



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Hauts-de-France  
sur le projet d'aménagement  
d'un parking poids-lourds export pour le Brexit  
déposé par la société Franche Manche Terminal  
Eurotunnel  
sur la commune de Coquelles (62)**

n°MRAe 2021-5731

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

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France a été saisie, pour avis, le 31 août 2021 sur le projet d'aménagement d'un parking poids-lourds dans le cadre du Brexit à Coquelles, dans le département du Pas-de-Calais.*

\* \*

*En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 31 août 2021, pour avis, à la MRAe.*

*En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.*

*L'ordonnance n° 2019-36 du 23 janvier 2019 portant diverses adaptations et dérogations temporaires nécessaires à la réalisation en urgence des travaux requis par le rétablissement des contrôles à la frontière avec le Royaume-Uni et le décret n° 2019-37 du 23 janvier 2019 ont modifié les délais d'instruction pour ce projet. L'avis de l'autorité environnementale doit être rendu dans un délai de 12 jours.*

*En application de l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 31 août 2021 :*

- le préfet du département du Pas-de-Calais ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France.*

*Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 7 septembre 2021, Patricia Corrèze-Lénée, 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 projets 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 projet 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 projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.*

*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 autoriser le projet.*

*Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.*

## Synthèse de l'avis

Le projet, déposé par la société France Manche Terminal Eurotunnel, consiste à réaliser un parking poids-lourds de 250 places de stationnement pour pouvoir stocker les camions devant procéder aux formalités douanières à l'export dans le contexte du Brexit.

Il couvre une emprise de 11,85 hectares, dont 11,8 hectares seront imperméabilisés pour la création de parkings, de voiries et la construction de bâtiments sur 412 m<sup>2</sup>.

Le projet s'implante en zone à dominante humide et dans une zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) de type 1 sur un site de mesures compensatoires d'un précédent projet. Le site Natura 2000 le plus proche, la zone spéciale de conservation « Falaises et pelouses du cap Blanc Nez, du Mont d'Hubert, des Noires Mottes, du Fond de la Forge et du Mont de Couples » est à 2,8 kilomètres.

L'évaluation environnementale est à compléter et préciser. L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 est également à compléter sur les trois zones de protection spéciale présentes dans un rayon de 20 kilomètres.

Les travaux à réaliser ne sont pas ou peu décrits. Or, ils étaient prévus d'avril 2019 à octobre 2019 et la presse locale indique une inauguration en novembre 2020. Une description plus détaillée du projet, un bilan des travaux et de leurs impacts, et des précisions sur l'ensemble des mesures de réduction et compensation des impacts identifiés dans l'étude effectivement mises en œuvre est souhaité.

L'étude d'impact porte sur le parking poids-lourds de Coquelles, en considérant toutefois les impacts cumulés avec un projet d'aménagement d'un service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire aux frontières et douanes à Calais, qui a fait l'objet d'un avis MRAe n°2019-3304 rendu le 25 février 2019. Les mesures compensatoires intègrent la compensation des deux projets.

Le projet de parking à Coquelles entraînera la destruction de 5,56 hectares de zones humides. Celui de Calais avait impacté 2 095 m<sup>2</sup> de zones humides, ce qui correspond à environ 5,77 hectares au total. Il est proposé en compensation des mesures de restauration/gestion pour la compensation des zones humides détruites sur 13,5 hectares.

Concernant la biodiversité, les inventaires ont été réalisés sur un cycle biologique incomplet. Ils ont mis en évidence des espèces protégées de flore et de faune. Or les travaux ont été réalisés sans éviter certains enjeux qualifiés de forts. Une dérogation au titre de la protection des espèces est demandée en régularisation pour la flore, les amphibiens et les oiseaux. Des mesures compensatoires sont proposées sur deux sites distincts : le site d'une friche de 17,8 hectares dit de « la Plaine de Sangatte » à 2 kilomètres du projet et le site de compensation de la zone humide.

Notant que le porteur de projet a réutilisé pour ses deux projets à Coquelles et Calais des sites de compensation de précédents projets, l'autorité environnementale recommande de garantir la

pérennité des nouvelles mesures compensatoires proposées par la mise en œuvre d'une protection forte telle qu'un arrêté de protection de biotope.

Enfin, les espaces naturels représentent un puits de carbone. Leur destruction nécessite d'étudier des mesures compensatoires pour la perte de stockage de carbone, telle que la pose d'ombrières photovoltaïques par exemple.

L'ensemble des recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet est précisé dans l'avis détaillé ci-joint.

## Avis détaillé

### I. Le projet d'aménagement d'un parking poids-lourds à Coquelles

Le projet, déposé par la société France Manche Terminal Eurotunnel, consiste à réaliser un parking poids-lourds de 250 places de stationnement pour pouvoir stocker les camions devant procéder aux formalités douanières à l'export dans le contexte du Brexit (dossier « présentation » demande d'autorisation – chapitre 1 page 14).

Il porte sur une emprise de 118 500 m<sup>2</sup> (11,85 hectares) au sein du site Eurotunnel, entre le pont des voies d'arrivée et en amont des contrôles de Sécurité/Sûreté, dont 11,8 hectares seront imperméabilisés (dossier « présentation » demande d'autorisation – chapitre 1 pages 5 (tableau) et 6). Il comprend :

- la création d'un parking poids-lourds de 250 places, voiries et trottoirs sur 118 500 m<sup>2</sup>;
- la construction de bâtiments sur 412 m<sup>2</sup>.

*Localisation du projet (source : dossier – résumé non technique)*



Les travaux à réaliser ne sont pas décrits, ni les matériaux. Est seulement présenté en page 15 du document « présentation dossier » le planning de l'opération avec des travaux prévus d'avril 2019 à octobre 2019. La presse locale indique par ailleurs une inauguration en novembre 2020. Une description plus détaillée du projet et un bilan des travaux serait utile.

L'autorité environnementale relève que le projet vient en complément du projet d'aménagement d'un service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire aux frontières et douanes à Calais, qui a fait l'objet d'un avis MRAe n°2019-3304 rendu le 25 février 2019<sup>1</sup>.

*Localisation du projet d'aménagement d'un parking PL à Coquelles (pointillé rouge) au sein des ZNIEFF (en vert) (source : dossier dérogation espèces protégées page 17)*



*Localisation du projet d'aménagement d'un service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire aux frontières et douanes à Calais (pointillé rouge) au sein des ZNIEFF (en vert)*



L'étude d'impact porte sur le projet de parking poids-lourds de Coquelles, en considérant toutefois les impacts cumulés avec cet autre projet, et les mesures compensatoires intègrent celles de ce projet d'aménagement d'un service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire aux frontières et douanes à Calais (étude d'impact page 113, encadré rouge). Ces deux « projets » réutilisent des sites de compensation du projet de terminal Eurotunnel, et il aurait été souhaitable que l'étude d'impact fût conduite sur la globalité du projet, soit ici le nouveau parking, le projet d'aménagement d'un service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire aux frontières et douanes à Calais et le terminal (article L.122-1 du code de l'environnement).

<sup>1</sup> <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-projets-en-2019-a475.html>

Une demande d'autorisation environnementale spéciale a été déposée auprès du préfet du Pas-de-Calais. Ce dossier intègre un dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour la gestion des eaux pluviales et l'imperméabilisation de 5,56 hectares de zones humides et une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et de leurs habitats naturels.

Ce projet est soumis à évaluation environnementale au titre de la rubrique 39b (opération d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 hectares) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

La procédure s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance et du décret du 23 janvier 2019 portant diverses adaptations et dérogations temporaires nécessaires à la réalisation en urgence des travaux requis par le rétablissement des contrôles à la frontière avec le Royaume-Uni en raison du retrait de cet État de l'Union européenne.

Bien que le dossier ne le précise pas clairement, les travaux ont déjà été réalisés et il s'agit d'une régularisation administrative.

## **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 aux milieux naturels et à la biodiversité, dont Natura 2000, ainsi qu'à l'eau, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

### **II.1 Résumé non technique**

Le résumé non technique est présenté dans un fascicule séparé. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact.

*L'autorité environnementale recommande d'actualiser le résumé non technique après avoir complété l'étude d'impact.*

### **II.2 Articulation du projet avec les plans et programmes et les autres projets connus**

L'articulation du projet avec les autres plans programmes est présentée pages 54 et 130 et suivantes de l'étude d'impact.

Le projet est en zone UZE à vocation spécifique liée au fonctionnement du lien fixe Transmanche du plan local d'urbanisme dans la zone d'aménagement concerté (ZAC) Eurotunnel.

La compatibilité avec les orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie, du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du delta de l'Aa et avec le plan de gestion des risques d'inondation du bassin Artois-Picardie est

assurée par la gestion des eaux pluviales (stockage des eaux pluviales pour une pluie de retour de 50 ans) et la compensation des zones humides détruites.

L'autorité environnementale n'a pas d'observations sur cette partie.

Les impacts cumulés avec les autres projets connus sont traités page 107 de l'étude d'impact. Plusieurs projets sont listés. Seul le projet d'aménagement d'un service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire aux frontières et douanes à Calais (projet nommé dans le présent dossier : « parking ZAC2 Eurotunnel ») est retenu pour le cumul, en raison des distances.

Les impacts cumulés avec le projet de Calais sont qualifiés de faibles à modérés pour les eaux superficielles et la qualité de l'air.

L'impact cumulé sur le climat, notamment en termes d'imperméabilisation et de perte de stockage de carbone n'est pas étudié. Il aurait dû être étudié pour la majorité des projets identifiés dans l'aire d'étude (Port de Calais, aire d'accueil de campings car, parc d'attraction Héroïc land, parking Eurotunnel à Calais).

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des impacts cumulés en termes d'imperméabilisation et de perte de stockage de carbone pour l'ensemble des projets situés dans l'aire d'étude.*

### **II.3 Scénarios et justification des choix retenus**

Le dossier d'autorisation environnementale - chapitre 2 (pages 11 à 14 de la note de présentation) justifie la raison du choix du projet.

Il rappelle que, suite à l'accroissement de son activité de fret, le groupe Eurotunnel, qui gère la liaison trans-manche, a inauguré fin 2015 le projet « Terminal 2015 » avec la création d'un parking sécurisé de 340 places pour les poids-lourds. Celui-ci comprend une zone de stockage « tampon » garantissant un transit rapide vers l'Angleterre avec un circuit de flux de sorties des poids-lourds (2 millions de poids-lourds transportés en 2020).

Il indique que, suite à la décision du Royaume-Uni de quitter l'Union européenne, qui provoquera un renforcement des contrôles douaniers, les services de l'État ont demandé l'augmentation de capacité de ce parking. Il précise (page 100 de l'étude d'impact) que le projet n'a pas vocation à augmenter le trafic mais à éviter l'engorgement de l'autoroute A16 lié aux contrôles dans le cadre du Brexit.

Le présent projet vient compléter l'offre de stationnement des camions sur le terminal de Coquelles. Cependant, le dimensionnement du parking n'est pas justifié, notamment en termes de nombre de places et d'imperméabilisation (11,8 hectares pour 250 places de parkings). Pour mémoire, le projet d'aménagement d'un service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire aux frontières et douanes à Calais prévoyait l'imperméabilisation de 4 hectares pour l'aménagement d'un parking de 150 places et d'une bretelle autoroutière.

*L'autorité environnementale recommande de justifier le dimensionnement du parking et de l'imperméabilisation prévue.*



Aucune variante n'est présentée. Or, ce site est en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1<sup>2</sup>, en zone humide et en zone de compensation écologique.

D'autres localisations en dehors de zones humides remarquables et de ZNIEFF auraient dû être prospectées, ou sinon l'impossibilité de trouver des solutions alternatives aurait dû être démontrée. Le dimensionnement de la surface imperméabilisée n'est pas justifié et des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation ou son impact sur les services écosystémiques rendus par ceux-ci, ne sont pas présentées.

L'artificialisation des sols, et notamment leur imperméabilisation, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants avec, notamment, un appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols, une modification des écoulements d'eau, une diminution des capacités de stockage du carbone et d'une manière générale une disparition des services écosystémiques<sup>3</sup>. Les espaces naturels représentent notamment un puits de carbone. La destruction de ces espaces entraîne du déstockage de CO<sub>2</sub> et une perte des capacités de stockage du carbone.

Or, aucune mesure de compensation pour la perte de stockage de carbone n'est proposée, telle que la pose d'ombrières photovoltaïques par exemple ou la plantation de boisements.

L'étude d'impact (page 111) indique qu'à son échelle le projet n'aura pas d'incidence notable sur le climat. Toutefois, il note que le projet constituera un îlot de chaleur supplémentaire. Des mesures complémentaires seraient à étudier.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une recherche d'alternatives au projet retenu, notamment en termes d'aménagement et de compensation des pertes de capacité de stockage de carbone, par exemple par le développement d'énergies renouvelables via la pose d'ombrières photovoltaïques, et de démontrer que le choix retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement<sup>4</sup> et objectifs du projet.*

## **II.4 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences**

### **II.4.1 Milieux naturels, biodiversité et Natura 2000**

#### **> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés**

Le projet s'implante dans le parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale, en zone à dominante humide identifiée par le SDAGE du bassin Artois-Picardie.

---

<sup>2</sup> ZNIEFF n°310030087 « prairie de la Ferme des Trois Sapins »

<sup>3</sup> Services écosystémiques : services définis comme étant les bénéfices retirés par les êtres humains du fonctionnement des écosystèmes (article L.110-1 du code de l'environnement). Biens communs car vitaux et utiles pour l'humanité.

<sup>4</sup> consommation d'espace, paysage, biodiversité, eau, qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre et bruit

Dix sites Natura 2000 sont présents dans un rayon de 20 kilomètres, dont le plus proche est la zone spéciale de conservation FR3100494 « Falaises et pelouses du Cap Blanc Nez, du Mont d'Hubert, des Noires Mottes, du Fond de la Forge et du Mont de Couple » à 2,8 kilomètres.

Selon le site Geoportail, il s'implante en partie sur des mesures compensatoires prescrites des atteintes à la biodiversité, dans la zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) de type 1 n°310030087 « Prairie de la Ferme des Trois Sapins ».

*Localisation des mesures compensatoires : en bleu les mesures de gestion, en hachuré bleu les mesures non localisées  
(source : géoportail)*



#### ➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des milieux naturels

Une délimitation de zones humides a été réalisée sur les critères floristiques et pédologiques (étude d'impact page 27). Les conclusions de cette étude sont synthétisées dans l'étude d'impact, mais l'étude elle-même n'est pas jointe, ce qui ne permet pas à l'autorité environnementale de vérifier le bien-fondé de ces conclusions. Seul le rapport sur les fonctionnalités des zones humides est joint en annexe.

*L'autorité environnementale recommande de joindre au dossier l'étude complète de caractérisation des zones humides.*

L'étude d'impact (pages 13 et 27) indique que le site est marqué par les dépôts successifs de déblais issus des travaux d'aménagements et de construction d'Eurotunnel et que sur les sondages pédologiques réalisés, seuls quatre ont permis de confirmer la présence ou l'absence de zone humide. Des fosses pédologiques ont permis de compléter l'analyse. Elle ajoute que la plupart des habitats naturels de l'aire d'étude est caractéristique de zone humide et conclut (tableau 39 page 97) que le projet entraînera la destruction de 5,56 hectares de zones humides.

Elle propose (pages 119 et suivantes) des mesures de restauration/gestion sur 13,5 hectares pour la compensation des zones humides détruites. Elle précise (page 113) qu'elles concernent aussi celles du projet déjà cité à Calais. Ce projet ayant remblayé 2 095 m<sup>2</sup> de zones humides, ce sont donc au total 5,77 hectares de zones humides qui sont détruites en cumulé. Le dossier de demande de dérogation (carte page 116) localise le site de compensation à proximité de la zone impactée.



Concernant la flore et les habitats naturels, les inventaires ont été réalisés en mai, juin, juillet, août 2017 (dossier de dérogation page 22). Concernant la faune, les prospections datent de mai, juin, juillet et août 2017, soit sur un cycle biologique incomplet. Notamment, l'utilisation du site par les oiseaux en période de migration et d'hivernage n'est pas étudiée. De plus les mollusques n'ont pas été inventoriés, malgré la présence potentielle d'espèces d'intérêt communautaire.

Les résultats de ces prospections sont présentés dans le dossier de demande de dérogation (pages 36 et suivantes).

Concernant les habitats naturels, l'enjeu est qualifié de faible à moyen sur le site d'implantation du projet (dossier de dérogation page 68). L'autorité environnementale note cependant que, sur le site, les roselières représentent 47,1 % de ces habitats et les végétations prairiales 28,8 % (dossier de dérogation page 43).

Concernant la flore, 28 espèces patrimoniales, dont 12 espèces protégées, et trois espèces exotiques envahissantes ont été identifiées. L'enjeu est qualifié de moyen à fort.

Concernant la faune, ont été recensées notamment :

- cinq espèces d'insectes d'intérêt patrimonial, non protégées sur le site du projet ;
- quatre espèces protégées de batraciens et une espèce protégée de reptile (Lézard vivipare) sur le site du projet ;
- 114 espèces d'oiseaux en période de nidification sur l'aire élargie, dont 20 espèces protégées sur le site du projet et 14 patrimoniales sur le site du projet ;
- trois espèces de chauves-souris (toutes protégées), identifiées avec certitude sur le site.

L'enjeu est qualifié de faible pour les reptiles (une seule espèce relevée en dehors de la zone de travaux), de faible à moyen pour les insectes et les chauves-souris, de faible à fort pour les amphibiens et de moyen à fort pour les oiseaux.

Des mesures de réduction sont indiquées, mais le dossier de dérogation indique en commentaire (page 98 en rouge) que ces mesures n'ont pu être totalement réalisées. Certaines sont datées, avec photographies à l'appui, ce qui laisse supposer qu'elles ont été réalisées, comme la création d'une mare pour le Crapaud calamite en mai 2019. En revanche, l'ensemble du parking ayant été construit, les espèces protégées et patrimoniales de flore n'ont manifestement pas été évitées et les travaux semblent avoir été réalisés en période de nidification des oiseaux.

*L'autorité environnementale recommande de préciser les mesures de réduction réellement mises en oeuvre et de faire un bilan des impacts réels des travaux.*

Une demande de dérogation à la destruction des espèces est déposée pour la flore, les amphibiens et les oiseaux.

L'autorité environnementale rappelle que la dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats d'espèces protégées ne doit être envisagée qu'en dernier recours et en l'absence de solution alternative. Cette absence de solution alternative n'a pas été démontrée (cf. point II.3 ci-avant).

Des mesures compensatoires sont proposées sur deux sites distincts : le site d'une friche de 17,8 hectares dit de « la Plaine de Sangatte » à 2 kilomètres du projet (carte page 127 de la demande de dérogation) et sur le site de compensation de la zone humide.

Un état des lieux de ces sites existants a été réalisé et les mesures prévues pour les améliorer sont (étude d'impact page 114) :

- la création de mares favorables aux amphibiens sur les sites de compensation et à proximité du site impacté ;
- la création de linéaires boisés ;
- la restauration des modalités d'alimentation et de circulation de l'eau ;
- la mise en place de pratiques de gestion alternatives plus respectueuses des milieux ;
- la modification des modalités de fauche et/ou de pâturage.

L'autorité environnementale note cependant que le porteur de projet a réutilisé pour ses deux projets à Coquelles et Calais des sites de compensations de précédents projets. Il conviendrait de garantir la pérennité de ces nouvelles mesures compensatoires par la mise en œuvre d'une protection forte telle qu'un arrêté de protection de biotope par exemple.

*L'autorité environnementale recommande de garantir la pérennité des mesures compensatoires proposées par la mise en œuvre d'une protection forte telle qu'un arrêté de protection de biotope.*

➤ Qualité de l'évaluation des incidences et prise en compte des sites Natura 2000

L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 est présentée pages 108 et suivantes de la demande de dérogation.

Seuls sept des dix sites Natura 2000 présents dans un rayon de 20 kilomètres autour du projet ont été étudiés.

L'analyse des sites est basée sur les aires d'évaluations<sup>5</sup> des espèces et des habitats naturels ayant conduit à la désignation des sites Natura 2000. Elle conclut à l'absence d'incidence sur les habitats et espèces des zones spéciales de conservation, ce qui est recevable.

En revanche, les trois zones de protection spéciale (directive « oiseaux »), pourtant identifiées (liste pages 13 et 14 du dossier de dérogation) n'ont pas été analysées : « Cap gris Nez » à 7,6 km, « Bancs des Flandres » à 12,3 km et « Platier d'Oye » à 15,6 km.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des incidences Natura 2000 sur les trois zones de protection spéciale présentes dans un rayon de 20 kilomètres : « Cap gris Nez » à 7,6 kilomètres, « Bancs des Flandres » à 12,3 kilomètres et « Platier d'Oye » à 15,6 kilomètres.*

## **II.4.2 Protection de la ressource en eau**

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site du projet est en zone potentiellement sujette à remontée de nappe et en zone humide du SAGE du Delta de l'Aa.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la ressource en eau

L'étude d'impact (page 92) indique des impacts potentiels sur les eaux superficielles et souterraines en phase travaux et sur les eaux superficielles en phase exploitation. Les travaux ayant été réalisés, il serait utile de présenter leur bilan les mesures mises en oeuvre. Elle indique également que la surface aménagée est de huit hectares. Il conviendrait de le confirmer, car l'imperméabilisation est estimée à 11,8 hectares dans le dossier « présentation » (pages 5 et 6).

L'étude d'impact (page 93) indique que les eaux pluviales sont collectées dans un dispositif d'assainissement et rejetées dans un bassin étanche de traitement et stockage dimensionné pour une pluie de retour de 50 ans, avec une surverse vers un fossé existant.

Concernant les besoins en eau potable et en assainissement des eaux usées, l'étude d'impact (page 117) indique que ceux-ci seront assurés par le réseau d'eau potable qui alimente le site du terminal et la mise en place d'une micro-station sur le site pour deux blocs sanitaires.

*L'autorité environnementale recommande de présenter les mesures de réduction des impacts sur les eaux superficielles et souterraines effectivement mises en oeuvre, le bilan des travaux réalisés, et de mettre en cohérence dans le dossier les chiffres sur la surface réellement imperméabilisée.*

---

<sup>5</sup>Aire d'évaluation d'une espèce : ensemble des sites sur lesquels il est possible de rencontrer des espèces parce qu'elles viennent chasser, nicher ou s'y reproduire.