



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Hauts-de-France  
sur le projet d'aire de stockage pour poids-lourds  
sur la commune de Craywick(59)  
Étude d'impact du 17 mars 2023**

n°MRAe 2023-7138

AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2023- 7138 adopté lors de la séance du 27 juin 2023, par  
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

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

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 27 juin 2023 à Amiens. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'aire de stockage pour poids lourd sur la commune de Craywick dans le département du Nord*

*Étaient présents et ont délibéré : Christophe Bacholle, Philippe Ducrocq, Hélène Foucher, Philippe Gratadour, Pierre Noualhaguet et Jean-Philippe Torterotot.*

*En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 30 août 2022, 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.*

\* \*

*En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 2 mai 2023 par la DDTM du Nord, 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.*

*En application de l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 24 mai 2023 :*

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

*Après en avoir délibéré, la MRAe rend 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, auxquels il est destiné.*

*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

*Cette synthèse a pour objectif de faire ressortir les enjeux principaux identifiés par la MRAe et les pistes prioritaires d'amélioration du dossier et du projet, et les recommandations associées.*

*L'avis détaillé présente l'ensemble des recommandations de l'autorité environnementale dont il convient de tenir compte afin d'assurer la clarté du dossier, la qualité de l'évaluation environnementale, la prise en compte de l'environnement et de la santé, ainsi que la bonne information du public.*

Le projet présenté par la société NITI Park consiste à réaliser une aire de stockage sécurisée pour poids-lourds au sein de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Eurofret sur la commune de Craywick dans le département du Nord.

Le site est bordé par l'autoroute A16 et la route nationale N316. Situé au sein des Wateringues<sup>1</sup>, le watergang Schelfvliet coule en limite de parcelle.

Le projet consiste à créer un parking poids-lourds de 258 places, un parking de véhicules légers enherbé de 20 places, et un bâtiment d'accueil de 553 m<sup>2</sup> au sol. Il engendrera une imperméabilisation totale de 3,8 hectares. L'autorité environnementale recommande de poursuivre la démarche d'évaluation environnementale pour limiter la consommation d'espace agricole, ou à défaut valoriser l'espace, par exemple par l'implantation de panneaux photovoltaïques sur toute la surface des parkings.

Au-delà de la problématique de la surface imperméabilisée conséquente, l'autorité environnementale constate que l'étude d'impact est lacunaire et que de nombreux compléments doivent être apportés notamment sur la justification des choix, la démarche « éviter, réduire, compenser », la caractérisation des zones humides, l'étude d'incidence Natura 2000, l'impact du projet sur la ressource en eau, le trafic, la qualité de l'air, et le climat.

En l'état, l'autorité environnementale ne peut pas se prononcer sur la suffisance de la prise en compte de l'environnement par le projet.

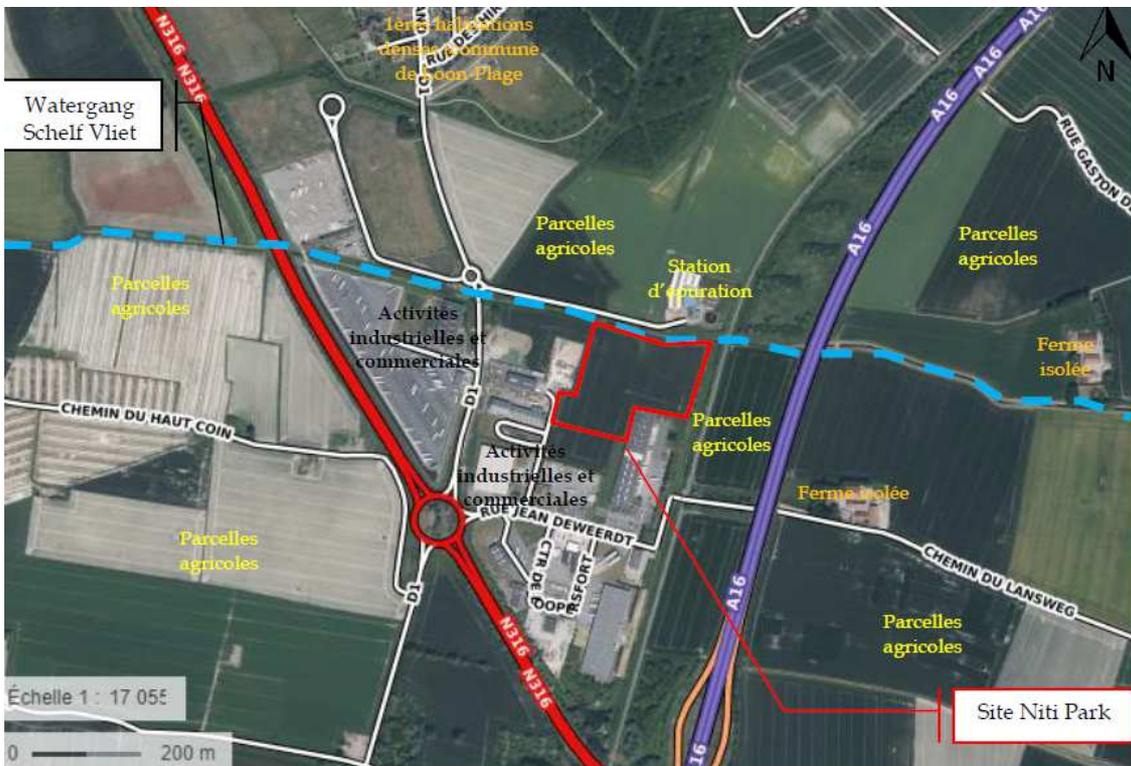
<sup>1</sup> Watergang – wateringue - watringue : fossé ou ouvrage de drainage à vocation de dessèchement de bas-marais, de zones humides ou inondables situées en plaines maritimes sous le niveau des hautes mers (polders).

## Avis détaillé

### I. Le projet d'aire de stockage pour poids-lourds sur la commune de Craywick

Le projet présenté par la société NITI Park consiste à réaliser une aire de stockage sécurisée pour poids-lourds sur la commune de Craywick dans le département du Nord.

Il s'insère sur des parcelles d'une surface de 4 hectares, au sein de la zone d'aménagement concerté Eurofret qui accueille des activités industrielles et commerciales, entre l'autoroute A16 et la route nationale N316. Le site est à environ 14 kilomètres de Dunkerque et 7 kilomètres de Gravelines. La commune de Loon-Plage se situe à environ 400 mètres. Situé au sein des Wateringues<sup>2</sup>, le watergang Schelfvliet coule au nord en limite de parcelle.



Localisation du projet (entouré rouge) et de son environnement, dont le watergang Schelfvliet en pointillé bleu (Étude d'impact page 25)

Le projet engendrera une imperméabilisation totale de 3,8 hectares.

Il comprendra un parking poids-lourds de 258 places, un parking de véhicules légers enherbé de 20 places, un bâtiment d'accueil de 530 m<sup>2</sup> au sol, comprenant les bureaux et locaux techniques des employés et d'infrastructures pour les chauffeurs (sanitaires, douches, cuisine, salle de sport, salle de repos), une voirie d'une emprise de 229 m<sup>2</sup> (étude d'impact pages 18, 26 et 27).

2 Watergang – wateringue- watringue : fossé ou ouvrage de drainage à vocation de dessèchement de bas-marais, de zones humides ou inondables situées en plaines maritimes sous le niveau des hautes mers (polders).



## **II.1 Résumé non technique**

Le résumé non technique fait l'objet d'un document 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 complément de l'étude d'impact.*

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

L'articulation avec le document d'urbanisme applicable n'apparaît pas clairement dans le dossier.

Il est indiqué pages 40 et 118 de l'étude d'impact que le projet est en zone urbaine Ulp à vocation économique du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté urbaine de Dunkerque. L'extrait du règlement joint en annexe 3 de l'étude d'impact indique que cette zone UIP correspond « à la zone industrialo-portuaire destinée à accueillir 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 leur sont liés » (page 174 du fichier informatique de l'étude d'impact).

L'articulation avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Artois-Picardie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du delta de l'Aa est présentée page 98 et 99 de l'étude d'impact, qui conclut à la compatibilité. Cette affirmation ne peut être vérifiée dans la mesure où la caractérisation des zones humides sur le site du projet nécessite d'être ré-étudiée (voir paragraphe II.4.3 ci-après).

*L'autorité environnementale recommande de reprendre l'analyse de la compatibilité du projet avec le SDAGE 2022-2027 du bassin Artois-Picardie et le SAGE du Delta de l'Aa, après complément de l'étude de caractérisation des zones humides.*

Les effets cumulés avec les autres projets connus présents dans un rayon d'un kilomètre sont présentés pages 164 à 166 de l'étude d'impact. Le dossier identifie des impacts cumulés possibles avec :

- le projet voisin de station de nettoyage de la société Wash Tank à Craywick, sur l'eau et le bruit ;
- le projet de création d'une zone d'aménagement concerté de la communauté urbaine de Dunkerque à Loon-Plage, sur l'eau ;
- l'extension d'un parking poids-lourds de Delta Park à Loon-Plage sur le trafic.

Le périmètre de l'étude d'impact mériterait d'être élargi jusqu'au Grand port maritime de Dunkerque pour évaluer les évolutions des trafics sur ce secteur.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier le trafic dans le cadre d'un périmètre plus large jusqu'au Grand port maritime de Dunkerque.*

## II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact (page 18) indique que le projet vise à répondre à la demande d'aires de stationnement sécurisées, qui est importante au carrefour de plusieurs axes routiers.

Aucun scénario alternatif ni en termes de recherche de secteur, ni en termes d'aménagement du site n'est présenté. La démarche d'évaluation environnementale et la mise en œuvre de la procédure « éviter, réduire, compenser » est à poursuivre notamment au regard des impacts sur l'eau et de la consommation d'espaces agricoles (cf. point II.4 ci-après).

Des solutions de substitution auraient pu être étudiées pour réduire l'emprise du projet ou le localiser sur des friches déjà imperméabilisées.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant des solutions de substitution, notamment en termes de surface occupée et imperméabilisée et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement<sup>4</sup> et objectifs de développement.*

## 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 Consommation d'espace

L'artificialisation des sols envisagée, et notamment leur imperméabilisation sur une surface de 3,8 hectares, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité et des possibilités de l'améliorer, une modification des écoulements d'eau, une disparition des sols, une diminution des capacités de stockage du carbone.

Le projet s'implante sur une parcelle occupée par 3,6 hectares de cultures, 1 000 m<sup>2</sup> d'espace enherbé et 3 000 m<sup>2</sup> de fourrés arbustifs. La surface imperméabilisée concernera 3,6 hectares de cultures et 2000 m<sup>2</sup> d'ourlet arbustif.

Le chapitre relatif aux services écosystémiques<sup>5</sup> pages 56 et 57 de l'étude d'impact conclut à « Une perte de la capacité en services écosystémiques (...) par la quasi-totale suppression d'un champ placé au sein même du projet (...). Cela engendre une perte de capacité importante pour les services écosystémiques de régulation du climat (...) ».

Pourtant, l'étude d'impact n'a pas recherché de réduction de cette consommation d'espace et relativise l'impact de celle-ci par la présence de surface non imperméabilisée aux alentours (figure

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

<sup>5</sup> 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.

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), par exemple : le stockage de carbone, la gestion des eaux, etc.

21 page 57). De plus, elle conclut page 67 que le projet n'induit aucun impact sur la qualité des sols, alors qu'ils vont être remaniés, tassés et imperméabilisés.

*L'autorité environnementale recommande de mener une évaluation des incidences à part entière sur la consommation d'espace et de réévaluer les enjeux et les impacts relatifs à la qualité des sols.*

## **II.4.2 Milieux naturels**

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

Le projet se situe au sein d'une zone activité existante, dans un secteur de wateringues, et prend place sur des terres actuellement agricoles, bordées au nord par le watergang du Schelfvliet.

Il est situé dans une zone à dominante humide identifiée par le SDAGE Artois Picardie et à environ 300 mètres d'une zone humide prioritaire identifiée par le SAGE du Delta de l'Aa. Il est également inclus au sein de la zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) de type II « Plaine maritime flamande entre Watten, Loon-Plage et Oye-Plage ».

Dans un rayon de cinq kilomètres autour du projet, on recense cinq ZNIEFF de type I dont la plus proche, 310013303 « Bassin de Coppenaxfort, watergang du Zout Gracht et prairies et mares de la Ferme Belle à Loon-Plage » est à deux kilomètres à l'est.

Dans un périmètre de 20 kilomètres, on recense cinq sites Natura 2000 :

- FR3112006 - Bancs des Flandres (6 kilomètres) ;
- FR3102002 - Bancs des Flandres (6 kilomètres) ;
- FR3100474 - Dunes de la plaine maritime flamande (15 kilomètres) ;
- FR3110039 - Platier d'Oye (10 kilomètres) ;
- FR3100495 - Prairies, marais tourbeux, forêts et bois de la cuvette Audomaroise et de ses versants (16 kilomètres).

À noter que le site du platier d'Oye est également une réserve naturelle nationale.

### **➤ Qualité de l'évaluation environnementale**

L'état initial pour les milieux naturels est présenté page 32 de l'étude d'impact. Il est complété par l'annexe 7 qui présente l'étude de caractérisation de zone humide page 228 du fichier informatique de l'étude d'impact.

Globalement, l'état initial pour les milieux naturels est insuffisant. Le site, même s'il est actuellement exploité pour l'agriculture, est également occupé par des fourrés arbustifs et se trouve en limite de watergang et il est proche d'une zone humide d'intérêt.

Aussi, alors que les investigations se sont déroulées en octobre 2022 (page 253 du fichier informatique de l'étude d'impact), une étude faune/flore, a minima au printemps, paraît nécessaire à une identification des enjeux du site (notamment pour le transit des batraciens et les oiseaux nicheurs).

Les enjeux locaux pour la biodiversité sont définis comme faibles par l'étude d'impact sans démonstration et sans appui de données de terrain ou de bibliographie (page 40 de l'étude d'impact).

En ce qui concerne les zones humides, leur caractérisation est basée sur les critères floristique et pédologique. La nature de l'occupation du sol, à savoir une culture agricole, laisse peu de place à la possibilité de plantes et d'habitats caractéristiques de zone humide. Néanmoins, l'étude présentée, en effectuant les inventaires le 4 octobre 2022, réduit encore la possibilité de rencontrer des espèces hygrophiles. En effet, le mois d'octobre ne correspond pas à la meilleure période pour inventorier la végétation.

En ce qui concerne les relevés pédologiques, la période idéale pour réaliser ceux-ci se situe après une période humide et lorsque les sols sont encore gorgés d'eau, souvent en fin d'hiver et en début de printemps. Ils ont également été réalisés en octobre 2022. De plus, la figure 17 de l'annexe 7 page 254 présente, pour chaque point de sondage, les coupes pédologiques du sol. Les sols rencontrés sur ces points sont constitués de sable, dès 30 à 40 cm de profondeur. Dans ce cas de figure, l'arrêté du 24 juin 2008 modifié, dans son point 1.1.2, indique que « l'excès d'eau prolongé ne se traduit pas par les traits d'hydromorphie habituels facilement reconnaissables. » Et qu' « une expertise des conditions hydrogéomorphologiques (en particulier profondeur maximale du toit de la nappe et durée d'engorgement en eau) doit être réalisée pour apprécier la saturation prolongée par l'eau dans les cinquante (50) premiers centimètres de sol ».

En l'état, l'autorité environnementale ne peut conclure à la présence ou l'absence de zone humide ni à l'absence d'enjeux pour la faune et la flore.

*L'autorité environnementale recommande de :*

- compléter les inventaires de terrains par une ou deux journées minimum en période favorable à l'observation de la faune et la flore ;
- réaliser une étude de caractérisation de zones humides selon des protocoles adaptés et aux périodes favorables à leur identification.

➤ Prise en compte des milieux naturels

Les enjeux et les impacts ayant été identifiés comme nuls à faibles pour la biodiversité et les zones humides, aucune mesure particulière n'a été mise en place.

*L'autorité environnementale recommande, après complément du diagnostic, de réévaluer les enjeux et les impacts et, le cas échéant, de revoir les mesures à mettre en œuvre pour les éviter et les réduire.*

➤ Qualité de l'évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000 est abordée pages 34 et suivantes de l'étude d'impact. Seuls les sites Natura 2000 les plus proches du projet, à savoir la zone de protection spéciale « oiseaux » et la zone spéciale de conservation « habitats » « Bords des Flandres » situés à environ 6 kilomètres, sont mentionnés. Les autres sites présents dans un rayon de 20 kilomètres ne sont pas cités.

L'étude n'est pas basée sur les aires d'évaluations<sup>6</sup> spécifiques des espèces et des habitats naturels

6 aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation du site Natura 2000 : cette aire comprend les surfaces d'habitats comprises en site Natura 2000 mais peut comprendre également des surfaces hors périmètre Natura 2000 définies d'après les rayons d'action des espèces et les tailles des domaines vitaux

ayant conduit à la désignation des sites Natura 2000. Elle conclut à l'absence d'incidence du fait de l'éloignement des sites.

En l'état du dossier, l'autorité environnementale ne peut garantir l'absence d'incidences significatives sur les sites Natura 2000.

*L'autorité environnementale recommande de réaliser l'évaluation des incidences Natura 2000 sur l'ensemble des sites Natura 2000 présents dans un rayon de 20 kilomètres autour du projet, en référant les espèces et habitats d'intérêt communautaire identifiés au formulaire standard de données, en analysant les interactions possibles entre les milieux destinés à être urbanisés et l'aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation des sites Natura 2000.*

### **II.4.3 Ressource en eau**

#### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé au sein des Wateringues<sup>7</sup>, en bordure du watergang Schelfvliet.

Le site est localisé sur :

- la masse d'eau souterraine de la nappe d'eau souterraine des sables du Landénien de Flandres (code masse d'eau : FRAG314), sur un territoire en tension quantitative à moyen terme (source : carte 16 page 23 du livret 4 du SDAGE 2022-2027 Artois-Picardie) ;
- la masse d'eau de surface du Delta de l'Aa.

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

Les informations concernant la gestion des eaux sont dispersées dans l'étude d'impact et peu précises. Elles nécessitent d'être détaillées et précisées.

#### × Assainissement des eaux usées

L'étude d'impact (pages 159 et 167) indique que les eaux sanitaires du bâtiment seront envoyées vers le réseau de collecte unitaire de la zone d'activités pour un traitement dans la station d'épuration de Loon-Plage. Elle mentionne également page 93 le rejet des eaux pluviales de la partie VL (parking véhicules légers). Un débit journalier est mentionné ainsi qu'une évaluation de la charge partielle de polluants (DBO5<sup>8</sup>) pour montrer que la capacité de la station est suffisante.

Il est noté qu'une convention de rejet sera établie avec la Communauté urbaine de Dunkerque ( CUD). Cette convention est à fournir.

*L'autorité environnementale recommande de fournir la convention de rejet dans le réseau de la communauté urbaine de Dunkerque.*

#### × Assainissement des eaux pluviales

Le calcul des volumes d'eaux pluviales à gérer est présenté pages 93-96 de l'étude d'impact. Il prend en compte une pluie de retour 20 ans et 100 ans.

<sup>7</sup> Watergang – wateringue- watingue : fossé ou ouvrage de drainage à vocation de dessèchement de bas-marais, de zones humides ou inondables situées en plaines maritimes sous le niveau des hautes mers (polders).

<sup>8</sup> Équivalent-Habitant (EH) : Unité de mesure permettant d'évaluer la capacité d'une station d'épuration. Cette unité de mesure se base sur la quantité de pollution émise par personne et par jour. 1 EH = 60 g de DBO5/jour en entrée station

Le projet prévoit une gestion différenciée pour le bâtiment et les parkings véhicules légers d'une part et le parking poids-lourds d'autre part (pages 86 et 94 de l'étude d'impact).

Les eaux de ruissellement des deux parkings seront isolées et séparées par des bordures de 20 cm de haut.

Pour le bâtiment et le parking véhicules légers (VL), les rejets des eaux excédentaires sont prévus dans le réseau public.

Pour le parking poids-lourds, les rejets se feront en milieu naturel dans le watergang Schelfvliet. Avant rejet, les eaux seront stockées sous chaussée, traitées par un déboureur/séparateur à hydrocarbures de classe 1.

L'étude d'impact (page 96) indique que ce séparateur sera vidangé au minimum une fois par an s'il n'y a pas de pollution accidentelle (une vanne de coupure est prévue en sortie du séparateur dans ce cas).

Pour le bâtiment et la partie « VL », le volume à stocker est de 70 m<sup>3</sup> pour une pluie de durée de retour de 100 ans. Le rejet est prévu avec un débit limité à 5 litres par seconde dans le réseau public. Ce volume sera stocké dans la chaussée réservoir.

Le volume à stocker pour la partie PL est de 2 538 m<sup>3</sup> pour une pluie de durée de retour de 100 ans. Le rejet direct au milieu naturel (watergang du Schelfvliet) est de 2 litres par seconde et par hectare (page 92 de l'étude d'impact).

Il conviendrait de démontrer que la conception des chaussées réservoir permet de stocker ces volumes, ce qui n'est pas explicité dans le dossier et que cette capacité se maintiendra dans la durée (en période de gel, risque de colmatage).

De plus le rejet au réseau unitaire d'eaux pluviales va contribuer à engorger le système d'assainissement, avec des risques de rejet direct au milieu naturel d'eaux non traitées (mélange d'eaux usées et d'eaux pluviales). Il convient de rechercher d'autres solutions.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de démontrer que la chaussée réservoir prévue permettra de stocker la pluie de retour et d'explicitier son fonctionnement dans la durée (période de gel, risque de colmatage) ;*
- *d'étudier d'autres solutions pour le rejet des eaux pluviales du parking VL, afin d'éviter l'engorgement du système d'assainissement.*

#### **II.4.4 Qualité de l'air, consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements**

##### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La commune de Craywick est concernée par le plan de protection de l'atmosphère du Nord-Pas-de-Calais et le plan climat air énergie territorial de la communauté urbaine de Dunkerque.

Les espaces agricoles constituent des puits de carbone plus ou moins importants selon leur couvert. La destruction de ces espaces entraîne une perte de stockage du CO<sub>2</sub>. De plus, les aménagements prévus pour l'imperméabilisation des sols ainsi que les constructions et le trafic routier sont générateurs d'émissions de gaz à effets de serre et de pollution atmosphérique.

Le projet s'implante sur une zone d'activité existante. Il a pour ambition de capter les véhicules poids-lourds en provenance ou à destination du grand port maritime de Dunkerque.

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

### Transports

L'étude d'impact aborde les déplacements pages 109 et suivantes.

Les poids-lourds en provenance de l'autoroute A16, de la route départementale D300 et de la route nationale N316, vont pénétrer sur le site via la rue de l'Europe puis la rue du Schelfvliet (page 109 de l'étude d'impact).

L'étude est basée sur les données de trafic collectées par la DREAL Hauts-de-France auprès des gestionnaires sur la période 2016-2019.

Elle s'appuie également sur des études du grand port maritime de Dunkerque. En revanche, aucune étude de trafic récente n'a été réalisée pour la RN 316 et au droit de la zone d'activité actuelle (échangeur/giratoire/entrée de zone d'activité).

Aucune étude du trafic routier prenant en compte les projets à venir n'est réalisée (Clarebout Potatoes, Gigafactory Verkor, etc.).

Actuellement, les données trafic connues présentent une circulation de :

- 7 421 véhicules/jour (en moyenne journalière annuelle 2019), dont 1 165 PL (poids-lourds) sur la RD 300 ;
- 49 608 véhicules /j (en moyenne journalière annuelle 2019), dont 11 428 PL sur l'A 16 ;
- 5 133 véhicules/j (en moyenne journalière annuelle 2016) dont 2 230 PL sur la RN 316.

L'étude prévoit une augmentation du trafic poids-lourds dû au projet sur la RN 316 de 4 % pour 2023, et 12 % pour 2035, mais explique dans le même temps que « le trafic généré sur le site proviendra quasi exclusivement de poids-lourds circulant déjà sur les axes de circulation proches du site. Les poids-lourds ne feront pas de détour spécifique pour accéder au site ». Cette conclusion n'est pas cohérente avec les calculs d'augmentation de trafic annoncés dans l'évaluation environnementale. Elle mériterait d'être explicitée.

De plus, les flux entrants et sortants auront lieu en soirée et en matinée, qui sont des plages horaires d'affluence. La circulation des camions et leur entrée dans la zone d'activité conduit à un risque de congestion et de ralentissement du trafic. Pourtant, aucune étude particulière n'est produite sur ce point. De même, le projet ne comporte pas d'analyse qui permette d'appréhender les effets sur la rue du Schelfvliet, alors que celle-ci est encombrée par des stationnements sauvages.

Or, les ralentissements de circulation (jusqu'à 30 km/h environ) contribuent à accentuer les émissions de polluants et en conséquence, la qualité de l'air<sup>9</sup>.

*L'autorité environnementale recommande de réaliser une étude de trafic sur un périmètre incluant la zone d'activité et ses accès, qui prennent en compte les territoires voisins et qui étudie les risques de congestion du réseau du fait de l'activité du projet et d'étudier des mesures correctives le cas échéant.*

### Qualité de l'air

L'étude d'impact aborde la qualité de l'air page 101 et suivantes.

Les données des stations de surveillance de la qualité de l'air les plus proches du secteur de projet

9 <https://www.cerema.fr/fr/actualites/emissions-routieres-polluants-atmospheriques-courbes>

du réseau ATMO<sup>10</sup> sont présentées (stations de Mardyck et Gravelines). L'étude indique le respect des seuils réglementaires hormis un dépassement de la valeur seuil en PM10<sup>11</sup> en mars 2022 sur les deux stations.

L'autorité environnementale relève cependant, par exemple, que si les concentrations annuelles des polluants PM10 et dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) respectent les normes de qualité de l'air (valeurs limites pour la protection de la santé en moyenne annuelle<sup>12</sup> : 40 µg/m<sup>3</sup> pour les PM10 et 40 µg/m<sup>3</sup> pour le NO<sub>2</sub>), elles dépassent les valeurs limites de 15 µg/m<sup>3</sup> pour les PM10 et 10 µg/m<sup>3</sup> pour le NO<sub>2</sub> fixées par les nouvelles lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)<sup>13</sup>. Les normes sont anciennes et en cours de révision, car des connaissances scientifiques récentes montrent une toxicité accrue de la plupart des polluants atmosphériques. Aussi, dans une perspective de santé publique, il convient de se référer aux valeurs guide de l'OMS.

Page 102, l'étude effectue un bilan des sources de pollution, indiquant que le projet n'est pas émetteur de polluants atmosphériques. Aucune mesure n'est prévue.

Cependant, elle fait l'impasse sur les émissions liées à la circulation, notamment les poids-lourds, et sur les émissions générées par le projet.

Or, comme évoqué ci-avant, les phénomènes de congestion du trafic routier sont source d'aggravation de pollution. Il convient donc d'évaluer qualitativement et quantitativement les émissions atmosphériques du projet, après réalisation de l'étude de trafic.

*L'autorité environnementale recommande de fournir une étude des émissions diffuses du trafic routier et de la pollution atmosphérique engendrée par le projet, après réalisation de l'étude de trafic, et d'étudier des mesures correctives le cas échéant.*

#### Climat

L'étude d'impact (pages 105-108) aborde succinctement les gaz à effet de serre sans quantifier les émissions ni la perte de stockage de carbone induites par le projet. Elle ne présente aucun bilan carbone, considérant que l'impact du projet sera faible, le trafic de poids-lourds étant déjà existant. Il conviendrait de le démontrer par une quantification des émissions directes et indirectes du projet.

Un guide « Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact » est disponible sur le site internet du ministère de la Transition écologique<sup>14</sup>.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'évaluation des gaz à effet de serre afin de prendre en compte l'ensemble des émissions générées par le projet directement ou indirectement.*

L'étude propose peu de mesures de réduction. On notera la mesure principale qui est la réduction de la vitesse à 20 km/h pour les poids-lourds sur le site. Vu la surface artificialisée et l'usage de parking, l'implantation de panneaux photovoltaïques sur l'ensemble du parking pourrait permettre d'améliorer le bilan carbone du projet.

10 ATMO France : réseau national des associations de surveillance de la qualité de l'air

11 PM10 : matières particulaires grossières dont le diamètre moyen est inférieur à 10 µm

12 Article R. 122-1 du code de l'environnement – surveillance de la qualité de l'air ambiant

13 Les lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air présentent des recommandations d'ordre général concernant les valeurs seuils des principaux polluants de l'air qui posent des risques de santé (matières particulaires PM, ozone O<sub>3</sub>, dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> et dioxyde de soufre SO<sub>2</sub>).

14 [Guide de prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact](#)

*L'autorité environnementale recommande de réévaluer les impacts à l'aulne de ces nouvelles études, et de présenter des mesures d'évitement et de réduction permettant de démontrer de manière suffisante la prise en compte des enjeux climatiques par le projet.*