



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis 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 30 juin 2024, révision A
Actualisation de l'avis n°2023-7138 du 27 juin 2023**

n°MRAe 2024-8258

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France a été saisie, pour avis, le 6 septembre 2024 par la direction départementale des territoires et de la mer, sur le projet d'aménagement d'une aire de stockage poids lourds sur la commune de Craywick, dans le département du Nord.

* *

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 27 septembre 2024:

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

Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 29 octobre 2024, Philippe Gratadour, président de la MRAe, après consultation des membres, a rendu l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de l'autorité décisionnaire, du maître d'ouvrage 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 le 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.

Le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage (article L.122-1 du code de l'environnement).

L'autorité compétente prend en considération cet avis dans la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. Elle informe l'autorité environnementale et le public de la décision, de la synthèse des observations ainsi que de leur prise en compte (article L.122-1-1 du code de l'environnement).

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 projet comprend un parking poids lourds de 258 places, un parking de véhicules légers enherbé de 20 places et un bâtiment d'accueil de 792 m² dont 500m² au sol. Le site est bordé par l'autoroute A16 et la route nationale N316. Situé au sein des Wateringues¹, le watergang Schelfvliet coule en limite de parcelle.

Ce projet a fait l'objet d'un premier avis de l'autorité environnementales le 27 juin 2023².

L'étude d'impact a été réalisée par Entime.

Le projet engendrera une imperméabilisation totale de 3,8 hectares. L'autorité environnementale considère que la justification du site retenu, en lien avec la recherche de sites alternatifs, demeure insuffisante par rapport à l'enjeu de limiter la consommation d'espaces agricoles et de lutter contre l'artificialisation des sols sur un territoire sensible aux risques d'inondations.

Au-delà de la problématique de la surface imperméabilisée conséquente, l'autorité environnementale constate que l'étude d'impact reste insuffisante sur la justification des choix, la démarche « éviter, réduire, compenser », la caractérisation des zones humides, le trafic et le climat.

Compte tenu de l'enjeu de préserver les zones humides, en particulier sur un territoire sensible aux risques d'inondations, l'autorité environnementale recommande de faire réaliser une étude de caractérisation de zones humides par un bureau d'étude spécialisé.

Le projet prévoit désormais la mise en place d'ombrières photovoltaïques sur le parking de poids lourds.

En l'état, l'autorité environnementale ne peut pas se prononcer sur le fait que la prise en compte de l'environnement par le projet soit suffisante sur l'aspect zones humides.

¹ 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).

² https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/7138_avisparkingplcraywick.odt.pdf

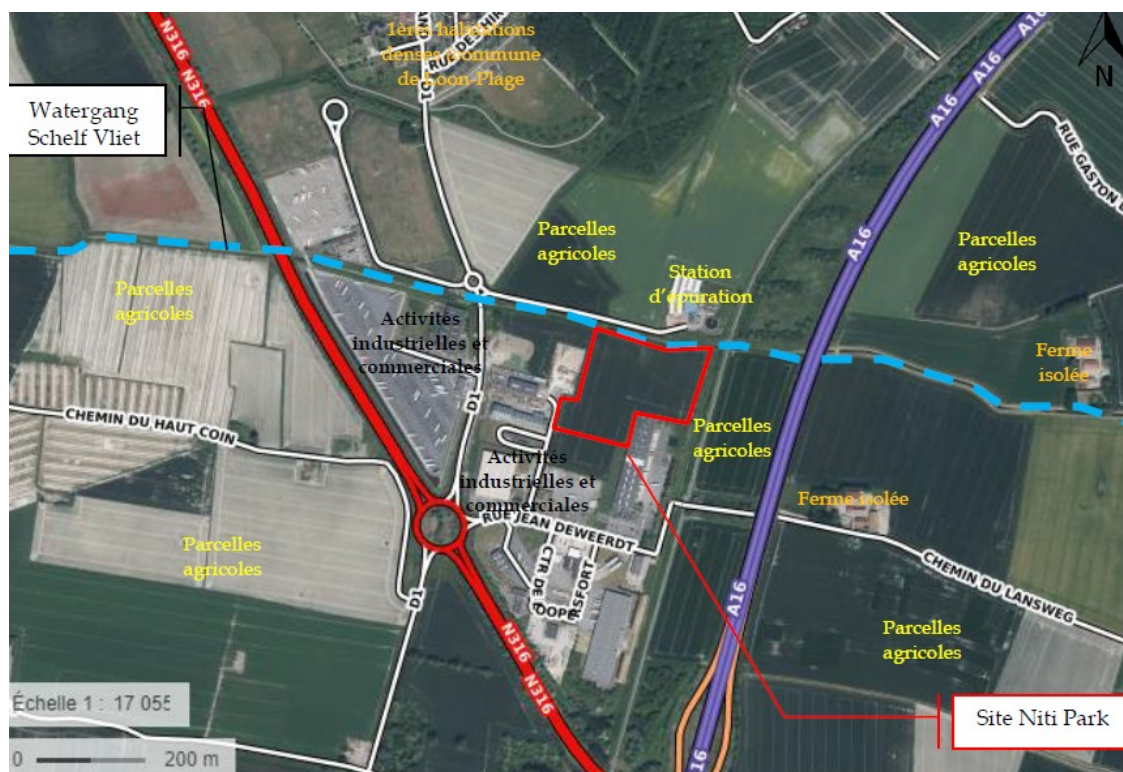
Avis détaillé

Note préliminaire : Le contenu surligné en gris signale les termes de l'avis du 27 juin 2023³, maintenus en l'état dans le présent avis. La mise à jour des références aux documents du dossier (numéros de pages et d'annexes) réalisée apparaît sur un fond gris si la partie concernée n'a pas fait l'objet de modification de fond.

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 Wateringues⁴, 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

³ https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/7138_avisparkingplcraywick.odt.pdf

⁴ 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).

places, un bâtiment d'accueil de 530 m² 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 m² (étude d'impact pages 18, 26 et 27).
Le bâtiment sera raccordé au réseau d'eaux usées public existant.

Des ombrières photovoltaïques seront implantées pour fournir 4,5MWc⁵. Il s'agit d'un élément nouveau du projet. L'installation d'ombrières sur les parkings de plus de 1 500 m² est obligatoire depuis le 1^{er} juillet 2023 suite à la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (ApER). Ces panneaux photovoltaïques n'étaient pas prévus dans la première version de l'étude d'impact.

Les ombrières photovoltaïques sont présentées dans le volet relatif à la quantification des émissions de gaz à effet de serre (chapitre sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (page 165)). Il est indiqué que 20 176 m² d'ombrières permettront d'alimenter en électricité l'activité du site en fournissant 4 790 MWh/an. Ce dispositif est mentionné pour alimenter en électricité le bâtiment et les camions lorsqu'ils seront électrifiés. Il n'est pas précisé si les ombrières alimenteront un réseau externe dans l'attente de l'électrification du parc de camions ou en cas de surplus de production. Il est rappelé que si un raccordement au réseau devait être nécessaire, ce raccordement fait partie du projet.

L'autorité environnementale recommande :

- *de mieux décrire les ombrières et les utilisations prévues pour l'énergie produite ;*
- *en cas de raccordement à un réseau extérieur, d'intégrer ce raccordement dans l'étude d'impact).*

L'infiltration à la parcelle étant difficile (nappe présente à moins d'un mètre de profondeur), les eaux du parking poids lourds seront stockées au niveau des places de stationnement (chaussée réservoir), traitées par un séparateur à hydrocarbures, puis rejetées dans le milieu naturel au niveau du watergang du Schelfvliet.

⁵ Le watt-crête est l'unité mesurant la puissance des panneaux photovoltaïques, correspondant à la production de 1 watt d'électricité dans des conditions normales pour 1000 watts d'intensité lumineuse par mètre carré à une température ambiante de 25°C

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 à partir de la page 266 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 21) indique que le projet vise à répondre à la demande d'aires de stationnement sécurisées, qui est importante au carrefour de plusieurs axes routiers.

Le projet est également justifié par son insertion à long terme au sein d'un schéma des parkings poids lourds en réflexion par le grand port maritime de Dunkerque afin de répondre à une demande croissante en zones de repos sécurisées et optimisées. L'étude d'impact n'apporte pas d'éléments

sur le contenu de ce schéma.

Le diagnostic du rapport de présentation du PLUi Habitat Déplacement Tome 1 « Mobilité transport marchandise » identifie (page 63) un stationnement poids lourds problématique et précise, en citant le «truckstop » sur la RN316 (lequel est dans la même zone d'activité que le projet), que si ce stationnement propose des services multiples, « l'accès à cette offre oblige à sortir de l'autoroute, alors que des aires de repos avec service directement sur l'autoroute sont plus efficaces et évitent de solliciter le réseau secondaire ». A ce titre, le choix d'implanter le projet en dehors de l'autoroute mériterait d'être plus argumenté.

L'étude d'impact (page 101 et suivantes) présente une analyse de friches recensées dans un rayon de 20 kilomètres autour du site de projet. Le rayon de recherche devrait être calculé en fonction des activités qui génèrent les besoins en stationnement et non nécessairement autour du présent projet. La mention, dans les scénarios alternatifs, de friches déjà identifiées avec projet, est inutile dans une démarche d'étude de sites alternatifs puisque de facto, ces friches ne sont plus mobilisables. Les critères de choix sont la surface disponible, l'absence de pollution (pour une question de coût), et la possibilité d'emprunter un itinéraire direct pour rejoindre l'échangeur 53 sans que soit expliqué pourquoi cet échangeur est priorisé par rapport à d'autres. Afin de limiter la consommation d'espaces agricoles, il ne paraît pas opportun d'écarter les sites pollués ou dont la pollution n'est pas connue.

L'analyse ne se fonde pas suffisamment sur des critères environnementaux. Les terres arables doivent être préservées en priorité, en particulier sur le territoire dunkerquois qui connaît une pression importante sur le foncier. Un site pollué peut être adapté pour un usage non sensible tel qu'un parking sous réserve de mesures de gestion adaptées.

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 de manière réaliste et argumentée en fonction des besoins de stationnements, 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'environnement⁷ et objectifs de développement.

⁷ consommation d'espace, paysage, biodiversité, eau, qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre et bruit

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 m² d'espace enherbé et 3 000 m² de fourrés arbustifs. La surface imperméabilisée concernera 3,6 hectares de cultures et 2000 m² d'ourlet arbustif.

Le chapitre relatif aux services écosystémiques⁸ (pages 85 et suivantes de l'étude d'impact) conclut à un impact sur les services écosystémiques faible de par la qualification du site en friche urbaine et non en terre agricole. Or le site était encore exploité en 2022. Le service pour régulation du climat est amoindri du fait de ce classement. Les services écosystémiques du site en matière de régulation des inondations et des crues, maintien de la qualité des eaux, production végétales ne sont pas étudiés.

L'autorité environnementale recommande de réévaluer les enjeux et les impacts en identifiant le site comme une terre agricole et ses abords.

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 waterings, et prend place sur des terres actuellement agricoles, bordées au nord par le watengang 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, watengang 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 - Bords des Flandres (6 kilomètres) ;
- FR3102002 - Bords des Flandres (6 kilomètres) ;

⁸ 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.

- 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

Faune

L'état initial pour les milieux naturels est présenté page 51 de l'étude d'impact. Il est complété par l'annexe 7 qui présente l'étude de caractérisation de zone humide page 293 du fichier informatique de l'étude d'impact.

Différents tableaux en page 51, recensent les sources bibliographiques consultées mais sans indiquer les résultats. ces informations ne permettent pas de connaître les enjeux prévisibles sur le site.

Des inventaires ont été réalisés entre octobre 2022 et avril 2024 pour la flore, les zones humides les oiseaux, les chauves-souris et les amphibiens.

Les méthodologies d'inventaires manquent de rigueur. L'étude ne présente ni les techniques d'inventaires, ni la localisation des points d'écoutes, d'observation ou de transects, etc. La pression d'inventaire semble insuffisante car les dates d'inventaires ne sont pas optimales. En effet, l'activité maximale des oiseaux nicheurs précoces se situe plutôt vers mi-mars et non fin avril où leur activité vocale décroît. L'activité vocale maximale des oiseaux nicheurs tardifs se situe plutôt vers mi-mai, le mois de juin reste satisfaisant.

Pour les amphibiens, les inventaires ont été réalisés en juin 2023 et fin avril 2024 qui sont des périodes tardives pour repérer les déplacements et les périodes de reproduction de certaines espèces. En effet, certaines d'entre elles commencent leur reproduction dès fin février-début mars (par exemple le crapaud commun). De plus, il est préférable d'effectuer cette recherche lorsque les températures remontent et pendant des épisodes pluvieux.

Pour les chauves-souris, une recherche de gîte a été réalisée en octobre 2022, mais le périmètre de la recherche n'est pas précisé. Aucune écoute n'a été mise en place.

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 il est également proche d'une zone humide d'intérêt. En conséquence, même si le site ne se prête pas à la reproduction des batraciens, la possibilité de transit sur le secteur ou d'abris et d'hivernage dans les fourrés arbustifs et les haies aurait dû être étudiée.

De même, la présence de cours d'eau, de zone humide et de haies à proximité du site nécessite une étude plus aboutie pour les chauves-souris qui potentiellement peuvent transiter par le site voire se nourrir selon la culture mise en place.

Les enjeux locaux pour la biodiversité sont définis comme faibles par l'étude d'impact (page 64 de l'étude d'impact).

L'autorité environnementale constate que la méthodologie en matière d'inventaires manque de rigueur mais considère qu'au vu des caractéristiques du site, du projet et de son environnement, les enjeux demeurent limités.

Zones humides

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.

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 par Entime (Annexe 7 page 293 et suivantes du fichier informatique de l'étude d'impact).

Les sols rencontrés 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 ».

Le dossier ne présente pas d'expertise des conditions hydrogéomorphologiques.

Une étude géotechnique de conception réalisée par APOGEO dans le cadre de l'avant-projet, fournit des coupes géologiques présentant les niveaux d'eau estimés de la nappe en deux points (R4 et R5) réalisés le 17 novembre 2022 (annexe 9 page 386 et suivantes du fichier informatique de l'étude d'impact et figure 20 page 61). Cette étude indique (page 372 du fichier informatique) que les sondages géologiques réalisés mettent en évidence des sables se trouvant dans un état hydrique très humide. Au droit des sondages R4 et R5 les niveaux d'eaux non stabilisés ont été relevés à respectivement 1,25 et 0,45 mètre. Le bureau d'étude précise que les travaux de terrassement sont concernés par la position de la nappe et que « la connaissance des fluctuations annuelles, notamment futures, est du ressort d'un bureau spécialisé en hydrogéologie via une étude hydrogéologique spécifique au projet ». Cette recommandation ne semble pas avoir été suivie d'effets.

L'étude Entime indique avoir également réalisé, en plus des sondages pédologiques, une recherche de niveau d'eau à l'aide d'une sonde piézométrique. Cette recherche a été effectuée le quatre octobre 2022 (page 330 du fichier informatique de l'étude d'impact, plan d'échantillonnage globale page 328). Il n'y a donc pas eu d'acquisition de données plus récentes à partir de nouvelles investigations sur le terrain. Les résultats avec niveau d'eau sont exposés page 329. Les niveaux d'eau reportés ne sont pas issus de sondages piézométriques : le bureau d'étude a utilisé une sonde piézomètre dans les secteurs carottés. La seule façon de connaître les fluctuations de nappe, et la hauteur maximale du toit de la nappe par rapport au terrain naturel est de réaliser une étude

hydrogéologique avec des relevés piézométriques réalisés idéalement sur une durée suffisamment longue (au minimum un an et à adapter selon la météorologie observée lors des relevés) et à une fréquence adaptée pour assurer une représentativité des résultats et permettre de comprendre le comportement de la nappe au droit du site.

L'étude d'impact s'appuie également sur des données et informations datées de 2019 à 2021 sur des terrains avoisinants pour argumenter sur le niveau de toit maximale de la nappe et le caractère non humide de la zone. Les mesures de niveaux d'eau effectuées aux alentours du site sont considérées comme interprétables étant donné la topographie plane de la zone et la nature équivalente des terrains en place (sableuse). La localisation et les conditions méthodologiques de ces relevés ne sont pas connus et il est impossible de savoir si ceux-ci sont cohérents et représentatifs avec la zone d'étude actuelle.

L'étude d'impact page 331 indique que « le comportement de la nappe superficielle se traduit par une fluctuation rapide de la hauteur d'eau sans que l'on observe un engorgement prolongé des 50 premiers centimètres du sol. En effet, l'atteinte des 50 premiers centimètres du sol semble épisodique et de courte durée dans la mesure où cette observation n'a été constatée qu'une seule fois sur toutes les campagnes de mesures effectuées. A ce titre, les sols superficiels étudiés au droit de la zone projet de Niti Park ne peuvent pas être considérés comme des sols caractéristiques de zone humide ». La conclusion semble hâtive au vu du peu de relevés réalisés.

De plus, cette conclusion n'est pas recevable, car la définition des zones humide précise bien que les zones humides sont des terrains inondés ou gorgés d'eau de façon permanente ou temporaire⁹.

En l'état, les compléments apportés ne permettent pas de conclure sur l'absence de zone humide.

L'autorité environnementale recommande, compte tenu des spécificités du site, de réaliser une étude hydrogéomorphologique par un bureau d'étude spécialisé en zones humides afin de statuer sur le caractère humide ou non des terrains au droit du projet.

➤ Prise en compte des milieux naturels

Faune

Les enjeux (pages 69 et suivantes) sont identifiés comme moyens à faibles pour la biodiversité.

Seuls les enjeux pour les oiseaux sont identifiés comme modérés du fait de la présence de neuf espèces protégées sur ou à proximité du site.

Pour les chauves-souris, l'étude indique page 70 qu'aucun gîte n'a été retrouvé lors des prospections et que « l'absence d'une zone prairiale diversifiée et riche en espèces limite fortement l'attrait que ces espèces pourraient trouver à la zone en tant que zone de chasse ». Cette conclusion oublie la présence des watergangs, haies et fourrés arbustifs sur ou en périphérie immédiate du site qui peuvent être des secteurs de transit ou d'alimentation.

9 cf. article L.211-1 code de l'environnement : « on entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ».

Les impacts du projet tant en phase de travaux que d'exploitation sont considérés comme nuls à faibles.

Les mesures d'évitement et de réduction sont listées page 77.

Zones humides

Pour les zones humides, une étude de caractérisation réalisée par un bureau d'études expert est attendue pour confirmer l'absence de zones humides et dans le cas contraire, les niveaux d'enjeux devront être réévalués et l'évitement de la zone humide devra être recherché en priorité.

L'autorité environnementale recommande, après étude de caractérisation de zones humides réalisée par un bureau d'études expert, de réévaluer le niveau d'enjeu si jamais le site est concerné par des zones humides et de rechercher en priorité l'évitement des zones humides et sinon de prévoir des mesures de compensation.

➤ Qualité de l'évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000 est abordée pages 47 et suivantes de l'étude d'impact. Les sites Natura 2000 les plus proches sont à 6 kilomètres.

Elle conclut à l'absence d'incidence du fait de l'éloignement des sites ou de la spécificité écologique des espèces. Formellement, l'étude aurait dû se baser sur les aires d'évaluations¹⁰ spécifiques des espèces et des habitats naturels ayant conduit à 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 Wateringues¹¹, 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.

¹⁰ 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

¹¹ 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).

x 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 (DBO5¹²) 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).

Un courrier délivré par la CUD valant autorisation de déversement pour les eaux usées et les eaux pluviales vers le réseau est joint (annexe 11, page 423 du fichier informatique).

x Assainissement des eaux pluviales

Le calcul des volumes d'eaux pluviales à gérer est présenté pages 135 et suivantes de l'étude d'impact. Il prend en compte une pluie de retour 20 ans et 100 ans.

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 137 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 débourbeur/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 25 m³. Le tamponnement de la zone parking VL et bâtiment sera réalisé sous la voirie et les places de stationnement du parking VL dans un bassin de stockage en caissons alvéolaires situé sous le parking VL. Le volume utile du bassin est de 45 m³. L'étude d'impact indique ce volume est suffisant pour stocker des pluies de retour sur 20 ans (calculé à 17 m³) et sur 100 ans (calculé à 25 m³). La profondeur du bassin sera de 0,88 m. Les eaux pluviales seront rejetées au réseau public de la CUD à un débit limité de 5 l/s.

Le volume à stocker pour la partie PL est de 2 809 m³ pour une pluie de durée de retour de 100 ans. Le rejet direct au milieu naturel (watergang du Schelfvliet) est de un litre par seconde et par hectare (page 142 de l'étude d'impact). Pour la pluie de retour de 20 ans, le volume à stocker est de 1 873 m³.

Le tamponnement de la pluie de retour de 20 ans du parking PL (intégrant les espaces verts et une parcelle agricole) se fera via un bassin appelé « en gaurains » ayant une capacité totale de 1 873 m³. Pour une pluie d'occurrence centennale, l'étude d'impact indique qu'elle « sera gérée en surface au niveau des voiries dont le volume utile est de 2 942 m³. L'étude d'impact ne précise toujours pas les

12 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

caractéristiques des voiries permettant d'assurer la rétention d'un tel volume (surface, voiries seules ou espaces de parking également, topographie, murets, dos d'ânes...). Par ailleurs, l'étude d'impact doit clarifier si les 2 942 m³ de tamponnement sont apportés exclusivement par les voiries ou si le volume de 1 873 m³ apporté par le bassin « en gaurains » est comptabilisé.

Dans le contexte du changement climatique qui conduit à des événements pluvieux plus intenses et plus fréquents, il convient également de préciser comment seront gérées les eaux pluviales au-delà de la pluie de retour de 100 ans.

L'étude d'impact actualisée prévoit la création d'une noue périphérique au niveau des espaces verts associée à un drain pour acheminer les eaux de la parcelle agricole adjacente (à l'ouest) située dans le bassin versant. La contribution de cette parcelle est prise en compte dans le dimensionnement des ouvrages de collecte des eaux pluviales pour le parking poids lourds. Les photographies aériennes (page 129 de l'étude d'impact) présentent deux périmètres différents pour le bassin versant intercepté par le projet. Ce point doit être clarifié.

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 ;*
- *de clarifier le périmètre du bassin versant intercepté par le projet ;*
- *de mieux décrire comment est assuré le tamponnement des eaux pluviales pour une pluie de retour de 100 ans entre le bassin « en gaurains » et les voiries (topographie, description des caractéristiques physiques (recours à des murets ou dos d'ânes le cas échéant, surfaces et hauteurs de rétention, volume stockable sur les voiries et volume cumulé...) ;*
- *d'intégrer le changement climatique et de préciser comment est gérée un événement pluvial supérieur à la pluie de retour de 100 ans.*

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 CO₂. 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 166 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 Shelfvliet (page 109 de l'étude d'impact).

L'étude est basée sur les données de trafic collectées sur la zone d'étude 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 au 15 décembre 2023.

D'après l'étude de trafic routier du GPMD pour 2023, le trafic PL du Port Ouest devrait être multiplié par 2,3 entre 2022 et 2040 pour le trafic entrant/sortant du port.

De façon générale, cette étude prévoit une congestion de l'échangeur 53 et de ses principaux accès RN316 sud jusqu'au giratoire Eurofret et RD 300 au niveau du carrefour avec la RD17. En 2040, il est estimé que l'aménagement actuel de l'échangeur n°53 ne sera pas en mesure d'écouler la globalité de la demande de circulation pendant les heures de pointe (étude d'impact page 175). En effet, celui-ci devra écouler un trafic nettement plus fort : +60 % en 2027 à +70 % en 2035-2040 avec le scénario optimal, et +70 % en 2027 à +110 % en 2035-2040 avec le scénario le plus impactant.

Le projet Niti Park est desservi par cet échangeur et la circulation des poids lourds qui voudront accéder à l'aire de stationnement du projet va donc aggraver cet engorgement.

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 considère que l'étude GPMD prend en compte le projet Niti Park, mais ne présente aucune estimation du trafic supplémentaire sur le l'échangeur 53, le giratoire Eurofret et la RN 316.

Aucune étude de trafic récente spécifique au projet n'est présentée dans le dossier pour la RN 316 et au droit de la zone d'activité actuelle (échangeur/giratoire/entrée de zone d'activité) afin de mesurer la part de trafic induite par l'aire de stationnement Niti Park

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

De plus, les flux entrants et sortant 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.

Dans le cadre de l'élaboration du projet stratégique du Grand Port Maritime de Dunkerque, l'autorité environnementale a rendu un avis de cadrage le 15 octobre 2024¹³. L'ampleur des projets envisagés nécessite une approche globale et non au niveau du projet. L'approche retenue est donc pertinente.

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 du réseau ATMO¹⁴ sont présentées (stations de Mardyck et Gravelines). L'étude indique le respect des seuils réglementaires hormis un dépassement de la valeur seuil en PM10¹⁵ 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 (NO₂) respectent les normes de qualité de l'air (valeurs limites pour la protection de la santé en moyenne annuelle¹⁶ : 40 µg/m³ pour les PM10 et 40 µg/m³ pour le NO₂), elles dépassent les valeurs limites de 15 µg/m³ pour les PM10 et 10 µg/m³ pour le NO₂ fixées par les nouvelles lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)¹⁷. 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.

Comme pour le trafic, cette analyse pourra être effectuée de manière plus pertinente au niveau du projet stratégique du GPMD.

Climat et gaz à effet de serre (GES)

L'étude d'impact traite des émissions de gaz à effet de serre en lien avec l'artificialisation des sols (page 98 et suivantes). Une étude du bilan carbone du projet est réalisée (page 160 et suivantes).

Le bilan carbone prend en compte les émissions des camions essentiellement sur la portion de route entre le rond-point de la zone d'activité et la rue de Schelviold en estimant que le reste de l'activité poids lourds est dû à l'activité portuaire et non au projet.

L'étude d'impact page 160 indique que l'étude ne présentera que les émissions émises par le projet

13 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/8184_cadrage_ps_gpmd.pdf

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

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

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

17 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 O₃, dioxyde d'azote NO₂ et dioxyde de soufre SO₂).

en phase exploitation. Ainsi toute la phase de travaux ainsi que les émissions dues à la nature des matériaux de construction ou leur transport ne sont pas pris en compte dans le bilan.

Le bilan carbone doit être clarifié concernant la comptabilisation des émissions de carbone liées au changement d'affectations des sols. Quatre scénarios sont étudiés dont le scénario 1 qui concerne la situation actuelle, à savoir sans mise en œuvre du projet (page 164). L'étude d'impact considère sans explication que ce scénario permettrait un potentiel de stockage lié à l'utilisation des sols de 620 teq CO₂ alors que si la situation est inchangée concernant l'usage du sol, il n'y a pas lieu de considérer que le maintien du site à l'identique permettrait de créer un stock de carbone.

Le bilan n'est réalisé que sur une durée d'exploitation de 15 ans et non sur sa durée de vie totale (page 163). Les émissions lors du démantèlement du site ne sont pas non plus calculées. Les émissions dues aux constructions ne sont pas non plus spécifiquement identifiées.

Le projet correspond au scénario 2 parmi les 4 scénarios étudiés. Il présente un bilan d'émissions de 6 711 TeqCO₂ sur une durée de 15 ans. Cependant, au vu des insuffisances dans la méthodologie, la pertinence de cette estimation n'est pas acquise.

Concernant le volet énergie, pour le scénario 2, les émissions sont estimées à 29 teqCO₂ en considérant que le projet émettra 1,9 teqCO₂ par an. Ce poste est particulièrement confus. Notamment, il est indiqué : « les émissions annuelles générées par l'utilisation de mats photovoltaïques pour de l'autoconsommation (chauffage, eau, usage électrique classique...) sont calculées sur base de la consommation énergétique en renouvelables sur le territoire français pour le chauffage des bâtiments du secteur tertiaire sur l'année 2020 : 0,8.10⁹ kWh et la surface totale des bâtiments du tertiaire chauffée par du gaz sur l'année 2020 : 12,2 millions de mètres carrés soit une consommation de 66 kWh/m²/an (données du ministère en charge de la transition écologique) » (page 163).

Le mélange de données concernant l'énergie renouvelable et de données concernant le chauffage au gaz doit être explicité voire corrigé.

L'étude d'impact indique que l'installation de panneaux photovoltaïques permettra d'éviter le rejet de 77 tCO₂ (page 165). Les données et calculs permettant d'arriver à cette conclusion ne sont pas explicités.

L'étude conclut à « un impact négligeable sur la qualité de l'air » alors que s'agissant des gaz à effet de serre, l'enjeu à préserver est le climat en recherchant la neutralité carbone du projet et non la qualité de l'air.

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 écologique¹⁸.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter le bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet en y incluant le changement de destination des sols, la phase travaux et construction, la phase exploitation sur l'entièreté de sa durée de vie et la phase démantèlement ;*

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

- *de clarifier le poste des émissions associées à l'énergie, que ce soit pour le bâtiment ou pour les ombrières photovoltaïques ;*
- *de calculer le bilan en se référant notamment aux données disponibles dans les fiches FDES¹⁹ ;*
- *de présenter des mesures d'évitement et de réduction à la hauteur des émissions et de détailler les calculs de tonnes équivalent CO₂ évitées ou compensées par ces mesures ;*
- *de fournir le résultat de ce bilan via un tableau identifiant précisément les émissions, les évitements/réductions et les stockages calculés par poste.*

19 La Fiche de Déclaration Environnementale et Sanitaire (FDES) est une déclaration établie sous la responsabilité des fabricants du produit qui présente les résultats de l'Analyse de Cycle de Vie d'un produit ainsi que des informations sanitaires dans la perspective du calcul de la performance environnementale et sanitaire du bâtiment pour son éco-conception (source : wikipedia).