

DEPARTEMENT DU NORD  
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE  
CANTON DE GRANDE SYNTHE

COMMUNE DE LOON-PLAGE



**CONCLUSIONS motivées  
et AVIS du commissaire-  
enquêteur : demande de  
permis de construire une  
plateforme logistique  
zone DLI Sud – LOON-  
PLAGE**

Décision de Monsieur le Président du Tribunal  
Administratif de LILLE E 19000198/59 du 20 décembre  
2019

Arrêté préfectoral d'organisation de Monsieur le Préfet du  
Nord en date du 24 décembre 2019

**VOLUME 4**

**Objet :**

Enquête publique unique sur la demande présentée par la  
Société Foncière Axe Nord (SFAN) en vue d'obtenir  
**l'autorisation environnementale unique** d'exploiter une  
plateforme logistique à LOON-PLAGE

**Commissaire enquêteur**

**Francis LECLAIRE**

---

Enquête ouverte au Public du mardi 14 janvier 2020 au vendredi 14 février 2020 à  
17h00 inclus soit durant 32 jours consécutifs

Siège de l'enquête publique : mairie

27, place de la République  
BP 37  
59279 LOON-PLAGE

# SOMMAIRE

LEXIQUE .....	4
I – CADRE GENERAL ET DEROULEMENT DE L’ENQUETE.....	6
I – 1 Situation du projet .....	6
I – 2 Objectifs du projet .....	6
I – 3 Description sommaire du projet .....	6
I – 4 Procédure .....	7
I – 5 Environnement juridique et administratif .....	7
I – 6 Le projet présenté .....	9
I – 6 – 1 son enjeu fondamental .....	9
I – 6 – 2 ses principales caractéristiques .....	10
I – 6 – 3 ses objectifs essentiels .....	11
I – 7 Avis Ae et PPSCI .....	16
I – 7 – 1 Avis Ae sur le projet : .....	16
I – 7 – 2 Avis PPSCI sur le projet : .....	16
I – 8 Déroulement de l’enquête .....	16
II – CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR .....	17
II – 1 CONCLUSIONS LIEES AU DEROULEMENT DE L’ENQUETE PUBLIQUE.....	17
II – 1 – 1 Concernant la publicité : .....	17
II – 1 – 2 Concernant les formalités règlementaires : .....	18
II – 2 CONCLUSIONS LIEES A L’ETUDE DU DOSSIER CONCERNANT LA DEMANDE D’AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE D’EXPLOITER UNE PLATEFORME LOGISTIQUE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE LOON-PLAGE .....	20
II – 2 – 1 sur la présentation du dossier : .....	20
II – 2 – 2 comparaison du dossier papier et du dossier dématérialisé : .....	21
II – 2 – 3 Sur les objectifs du projet : .....	21
II – 2 – 4 Sur la conformité du dossier présenté : .....	22
II – 2 – 5 Sur l’appréciation du projet : .....	23
II – 2 – 5 – 1 Considérations générales : .....	23
II – 2 – 5 – 2 Concernant plus particulièrement l’étude d’impact : .....	24
II – 2 – 5 – 3 Concernant plus particulièrement l’étude de dangers .....	24
II – 3 CONCLUSIONS LIEES AUX OBSERVATIONS ET AVIS CONCERNANT LA DEMANDE D’AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE D’EXPLOITER UNE PLATE FORME LOGISTIQUE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE LOON-PLAGE .....	25
II – 3 –1 Sur les recommandations de l’Ae : .....	25
II – 3 –2 Sur les avis des PPSCI : .....	27
II – 3 – 3 Sur les observations du public : .....	27
II – 3 – 4 Sur les observations que j’ai formulées : .....	29
II – 4 CONCLUSIONS LIEES A LA DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE UNE PLATEFORME LOGISTIQUE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE LOON-PLAGE .....	31
II – 4 – 1 Sur le déroulement de l’enquête publique.....	31
II – 4 – 2 Sur les formalités règlementaires .....	32
II – 4 – 2 Sur le dossier soumis à enquête.....	32
II – 4 – 2 – 1 La présentation du dossier .....	32
II – 4 – 2 – 2 La composition du dossier.....	32
II – 4 – 2 – 3 comparaison dossier papier et dossier dématérialisé – les spécificités du dossier présenté .....	32

II – 4 – 2 – 4 Le contenu du dossier.....	33
II – 4 – 3 Sur les recommandations de l’Ae – les avis des PPSCI – la contribution publique – mes observations .....	33
II – 4 – 3 – 1 Sur les recommandations de l’Ae .....	34
II – 4 – 3 – 2 Sur les avis des PPSCI.....	34
II – 4 – 3 – 3 sur la contribution publique .....	34
II – 4 – 3 – 4 Sur les observations que j’ai formulées .....	36
II – 4 – 4 Sur le bilan du projet et son utilité .....	37
II – 4 – 4 – 1 les avantages .....	38
II – 4 – 4 – 2 les inconvénients.....	39
II – 4 – 5 sur le fond de l’enquête .....	39
III AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LA DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE .....	40

## LEXIQUE

Acrotère	Dans l'architecture moderne, on appelle « mur acrotère », en abrégé « acrotère », un muret situé en bordure de toitures terrasses pour permettre le relevé d'étanchéité (Wikipédia)
AE	Autorité Environnementale
AEP	Alimentation en eau potable
Anthropisée	En géographie et en écologie, l'anthropisation est la transformation d'espaces, de paysages, d'écosystèmes ou de milieux semi-naturels sous l'action de l'homme. Un milieu est dit <b>anthropisé</b> quand il s'éloigne de la naturalité.
AOC	Appellation d'Origine Contrôlée
AOE	Autorité Organisatrice de l'Enquête
AOP	Appellation d'Origine Protégée
APPB	Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (permet de favoriser la conservation des biotopes nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie d'espèces protégées.
ASN	Autorité de Sûreté du Nucléaire
BARPI	Bureau d'Analyse des Risques et Pollutions Industrielles
biodiversité	La <b>biodiversité</b> est la diversité de la vie sur la Terre. Elle s'apprécie en considérant la diversité des écosystèmes, des espèces et des gènes dans l'espace et dans le temps, ainsi que les interactions au sein de ces niveaux d'organisation et entre eux.
Biotope	En écologie, un <b>biotope</b> est, littéralement en grec ancien, un type de <i>lieu de vie</i> défini par des caractéristiques physiques et chimiques déterminées relativement uniformes. Ce milieu héberge un ensemble de formes de vie composant la biocénose : flore, faune, fonge (champignons), et des populations de micro-organismes.
BREEAM	BREEAM (« Building Research Establishment Environmental Assessment Method ») est un standard de certification britannique relatif à l'évaluation environnementale des bâtiments. C'est la certification la plus répandue à l'international.
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CD	Conseil Départemental
CE	Code de l'Environnement
CGCT	Code Général des Collectivités Territoriales
Coordination SPS	la coordination en matière de sécurité et de protection de la santé doit être organisée pour tout chantier de bâtiment ou de génie civil où sont appelés à intervenir plusieurs travailleurs indépendants ou entreprises, entreprises sous-traitantes incluses
Coordonnateur SPS	La mission du coordonnateur SPS est de prévenir, tout au long de l'opération, les risques résultant des interventions simultanées ou successives des diverses entreprises et équipes
CU	Code de l'Urbanisme
CUD	Communauté Urbaine de Dunkerque
DBO5	Demande Biologique/Biochimique en Oxygène pour 5 jours. La DBO est la quantité d'oxygène nécessaire aux micro-organismes présents dans un milieu pour oxyder (dégrader) les substances organiques contenues dans un échantillon d'eau maintenu à 20° C et dans l'obscurité, pendant 5 jours.
DDTM Nord SEE	Direction Départementale des Territoires et de la Mer Nord - Service Eau Environnement
DGS	Directeur Général des Services
DIRECCTE	Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence de la Consommation, du Travail et de l'Emploi - Pôle travail – Inspection du travail – Unité de contrôle de Dunkerque
Directives Habitats	Directive qui vise à contribuer à assurer la biodiversité par la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages sur le territoire européen des Etats membres.
Directives Oiseaux	Directive qui préconise de prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver, maintenir ou rétablir une diversité et une superficie suffisante d'habitats pour toutes les espèces d'oiseaux vivant naturellement à l'état sauvage sur le territoire européen.
DIUO	Le dossier d'interventions ultérieures sur l'ouvrage ( <b>DIUO</b> ) rassemble toutes les données utiles à la maintenance d'un ouvrage (plans, notes techniques...). Obligatoire, il permet d'intégrer la sécurité des intervenants dès la conception d'un ouvrage pour son entretien futur
DLI	Dunkerque Logistique International
DRAC	Direction Régionale des Affaires Culturelles

DREAL	Direction Régionale de L'environnement, de l'Aménagement et du Logement
EP	Eaux pluviales
ERP	Etablissement recevant du public
EU	Eaux usées
GPMD	Grand Port Maritime de Dunkerque
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
IOTA	Installations, Travaux, Ouvrages et activités (Loi sur l'eau)
Kbis	<b>L'extrait Kbis représente la véritable « carte d'identité » à jour d'une entreprise</b> immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés (RCS). L'extrait Kbis atteste de l'existence juridique de l'entreprise et donne <b>une information vérifiée qui fait foi</b> . Il s'agit du seul document officiel prouvant l'identité et l'adresse de la personne (physique ou morale) immatriculée, son activité, ses organes de direction, administration, gestion ou contrôle, ainsi que l'existence ou non d'une procédure collective engagée à son encontre.
MES	Matières en suspension
PGC	Le coordonnateur SPS élabore un PGC (Plan Général de Coordination), établi sous la responsabilité du maître d'ouvrage. Ce document est un outil de prévention qui définit les mesures destinées à prévenir les risques découlant des interventions successives ou simultanées sur le chantier.
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUC	Plan Local d'Urbanisme Communautaire
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PPRn	Plan de Prévention des Risques Naturels
PPSCI	Personnes Publiques, Services ou Commissions Intéressées
Principe ERC	Le principe <b>éviter-réduire-compenser</b> (ou « séquence <b>éviter-réduire-compenser</b> » - ERC ) est un principe de développement durable visant à ce que les aménagements n'engendrent pas d'impact négatif sur leur environnement, et en particulier aucune perte nette de biodiversité dans l'espace et dans le temps.
RAL	<b>Reichsausschuß für Lieferbedingungen</b> (Comité impérial pour les conditions de livraison) ou <b>RAL</b> est un système de codification des couleurs développé en 1927 par l' <i>Institut allemand pour l'assurance qualité et le marquage associé, en partenariat avec KemaNobel</i> . Ce nuancier est utilisé principalement pour les couleurs de peinture. À sa création, il comprenait quarante couleurs codifiées, et en compte aujourd'hui 1687. (Wikipédia)
RNTEI	Résumé Non Technique de l'Etude d'Impact
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAN	Société de développement Axe Nord
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SDPN	Schéma Directeur du Patrimoine Naturel
SFAN	Société Foncière Axe Nord
SIC	Site d'Importance Communautaire (directives Habitats)
SPRINKLER	Installation fixe d'extinction automatique à eau (IFEA ou IEA) nommée aussi sprinkler (parfois francisé en <i>sprinkleur</i> ou gicleur) est un appareil d'extinction fonctionnant seul en cas de chaleur excessive dans un local ou un site à protéger lors d'un incendie.
SRA	Service Régional de l'Archéologie
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
TGBT	Tableau Général Basse Tension
TRI	Territoire à Risque Important d'Inondation
WATERGANG	Une wateringue, watingue ou un watergang est un fossé ou un 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).
ZHIEP	Zones Humides d'Intérêt Environnemental Particulier
ZICO	Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux
ZIP	Zone Industriale-Portuaire
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
ZPS	Zone de Protection Spéciale (directive Oiseaux)
ZSC	Zones Spéciales de Conservation (directive Habitats)

# I – CADRE GENERAL ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

## I – 1 Situation du projet

Le projet se trouve dans le département du Nord (59), sur la commune de LOON-PLAGE dans la zone DLI Sud du Grand Port Maritime de DUNKERQUE. Le terrain, d'une superficie totale de 90 003 m<sup>2</sup>, sera aménagé entièrement ou en partie sur les parcelles cadastrales section BH n°1, 2, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 79, 80 et section BI n°1 et 82 de la commune de Loon-Plage. Les coordonnées Lambert 2 étendu du site d'implantation du projet (prises au centre du site) sont les suivantes : • X : 590,75 km • Y : 2 668,21 km

## I – 2 Objectifs du projet

La société SFAN souhaite implanter un entrepôt « en gris », c'est-à-dire qu'il est conçu sans connaître son utilisation future mais que la construction est lancée que lorsque l'utilisateur est connu et a signé le bail. L'entrepôt sera loué à une ou plusieurs sociétés pour le stockage de marchandises diverses, telles que des produits banals de grande consommation, (alimentaires, vêtements, électroménager...), des marchandises à base de bois (meubles), papiers, cartons (papeteries, livres, emballages), ou des produits composés de matières plastiques (jouets, emballages, ...).

## I – 3 Description sommaire du projet

Le terrain est la propriété du GPMD et sera sous le statut de bail à construction avec la particularité, en fin de bail, de prévoir que l'ensemble des constructions et leurs accessoires, qu'ils s'agissent de biens immobiliers ou mobiliers, devra être déconstruit et retiré du site.

Le terrain, d'une superficie totale de 90 003 m<sup>2</sup>, soit environ 9 ha, comprendra :

- un entrepôt logistique composé de :
  - 6 cellules de stockage de produits secs ;
  - Bureaux et locaux sociaux ;
  - Locaux techniques (locaux de charge de batterie, maintenance, local électrique,..) ;
  - Local sprinklage et réserves d'eau incendie associées.
- Des voiries et places de stationnement ;
- Des bassins de régulation des eaux pluviales et de rétention des eaux incendie ;
- Des espaces verts.

La hauteur au faîtage de l'entrepôt sera de 13.75m.

L'emprise au sol des bâtiments représentera à terme environ 43 093 m<sup>2</sup> soit environ 48% de la surface totale du projet.

La surface totale des voiries, parkings et bassins sera d'environ 35 881 m<sup>2</sup>.

Les espaces verts représenteront environ 11 029 m<sup>2</sup>.

Pour anticiper toute évolution de l'activité, le site sera conçu pour recevoir un quai fer (voie ferrée).

Le porteur de dossier est la Société Foncière Axe Nord (SFAN), 7 rue Frédéric Bastiat 75008 PARIS.

Le responsable du projet est Monsieur Julien de LAPIZE, président.

## **I – 4 Procédure**

L'enquête publique unique demandée auprès du tribunal administratif de LILLE a pour objet d'informer le public sur la demande d'autorisation environnementale d'exploiter une plateforme logistique associée à une demande de permis de construire les bâtiments constituant cette plateforme sur le territoire de la commune de LOON-PLAGE déposée par la société SFAN.

La décision susceptible d'intervenir à l'issue de la procédure sera prise par le Préfet sous la forme d'un arrêté qui autorisera ou refusera d'exploiter cette plateforme.

En parallèle, le maire de la commune de LOON-PLAGE autorisera ou refusera le permis de construire.

La mairie de LOON-PLAGE a formulé, par courrier daté du 19 novembre 2019 et en application de l'article L123-6 du code de l'Environnement, son accord pour une enquête publique unique diligentée par les services de l'Etat.

La copie du récépissé de dépôt d'une demande de permis de construire n° PC05935918A0020 daté du 28/12/2018 est jointe au courrier.

Les documents fournis à l'issue de l'enquête par moi-même sont constitués, à minima, de 3 documents :

- un rapport d'enquête unique ;
- conclusions motivées et avis concernant la demande d'autorisation environnementale unique ;
- conclusions motivées et avis concernant la demande de permis de construire.

## **I - 5 Environnement juridique et administratif**

L'enquête publique relative à ce projet s'inscrit dans le cadre juridique suivant :

L'enquête publique unique est régie par le code de l'urbanisme et le code de l'environnement

- L'article R123-1 du code de l'environnement précisant que le présent projet étant soumis à évaluation environnementale, la demande de permis de construire doit faire l'objet d'une enquête publique ;
- L'article R.122-2 du code de l'environnement indiquant que les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. \* 420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> est soumis à évaluation environnementale ;
- L'article L511-1 du code de l'environnement au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Les activités prévues dans le bâtiment logistique correspondent à huit des rubriques soumises à la réglementation ICPE et doivent à ce titre faire l'objet d'une autorisation (rubrique 1510, 1530, 1532, 2662, 2663) ou d'une déclaration (1185, 2910 et 2925). Ces activités sont susceptibles de présenter des dangers ou inconvénients pour la

santé, la sécurité et la salubrité publique, pour l'agriculture, pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, pour l'utilisation rationnelle de l'énergie, pour la conservation des sites, des monuments et éléments du patrimoine archéologique ;

- Les articles relatifs à la procédure d'autorisation environnementale au titre de la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) : L181-1 à L181-31 et R181-1 à R181-56 du code de l'environnement ;
- Les articles L181-9 et L181-10 du code de l'environnement créés par l'ordonnance 2017- 80 du 26 janvier 2017 et les décrets 2017-81 et 2017-82 du 26 janvier 2017 relatifs à l'autorisation environnementale ;
- L'arrêté du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510, y compris lorsqu'ils relèvent également de l'une ou plusieurs des rubriques 1530, 1532, 2662 ou 2663 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement
- Les articles L123-1 à L123-19 et R123-1 à R123-27 du code de l'environnement encadrant les conditions d'organisation des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Les articles L214-1 à L214-3 du code de l'environnement sur le régime d'autorisation ou de déclaration pour les installations, les ouvrages, travaux et activités réalisés à des fins non domestiques par toute personne physique ou morale, publique ou privée, et entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants.
- Les articles L181-10 du code l'environnement et R423-57 du code l'urbanisme encadrant la procédure d'enquête publique unique lorsque le projet nécessite l'organisation de deux enquêtes publiques, l'une au titre de la délivrance du permis de construire et l'autre au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.
- L'article L123-6 du Code de l'Environnement concernant le fait que l'enquête publique unique est ouverte et organisée par le représentant de l'Etat compétent et que le dossier comporte une Note de Présentation Non Technique ;
- Les articles R122-5 et R181-14 du code de l'environnement précisant respectivement le contenu de l'analyse des effets cumulés du projet et les conditions de remise en l'état du site dans l'étude d'impact ;
- Ordonnance E19000198/59 (annexe 6) de Monsieur le 1<sup>er</sup> Vice-président du Tribunal Administratif de Lille en date du 20 décembre 2019 désignant Francis LECLAIRE en tant que commissaire enquêteur ;
- Arrêté Préfectoral d'organisation d'enquête publique (annexe 7) en date du 24 décembre 2019 de Monsieur le Préfet du Nord fixant les modalités d'organisation et de déroulement de l'enquête ;
- Arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R.123-11 du code de l'environnement.

Le projet doit également prendre en compte :

- L'avis de l'Ae en date du 04 décembre 2019 sur le projet d'obtenir l'autorisation environnementale unique d'exploiter une plateforme logistique sur le territoire de la commune de LOON-PLAGE ;



- Les avis des PPSCI relatif à l'autorisation environnementale et au permis de construire.

## I – 6 Le projet présenté

### I – 6 – 1 son enjeu fondamental

La société SFAN, créée en novembre 2017, est spécialisée entres autres en aménagement et en financement immobiliers.

SFAN souhaite implanter un entrepôt logistique sur la commune de LOON-PLAGE dans le département du Nord (59).

La société SFAN initie les procédures administratives. Le développement du projet sera conduit par la société SDAN.

Il s'agit d'un entrepôt en « gris », c'est-à-dire qu'il est conçu sans connaître son utilisation future mais que la construction est lancée que lorsque l'utilisateur est connu et a signé le bail.

L'entrepôt sera loué à une ou plusieurs sociétés pour le stockage de marchandises diverses, telles que des produits banals de grande consommation (alimentaires, vêtements, produits cosmétiques, électroménager..), des marchandises à base de bois (meubles), papiers, cartons (papeteries livres, emballages ..), ou des produits composés de matières plastiques (jouets, emballages, intermédiaires de fabrication ..).

L'activité du site sera principalement liée aux activités maritimes du GPMD.

L'activité de base logistique est soumise à autorisation au titre de la nomenclature des ICPE (article L.511-1 du Code de l'Environnement) pour les rubriques suivantes :

N° nomenclature	Libellé de la rubrique	Quantité
1510-1	Entrepôt couvert	> 300 000 m <sup>3</sup>
1530-1	Dépôt de papier, carton, ou matériaux combustibles analogues	> 50 000 m <sup>3</sup>
1532-1	Dépôt de bois sec ou matériaux combustibles analogues	> 50 000 m <sup>3</sup>
2662-1	Stockage de matières plastiques (matières premières)	> 40 000 m <sup>3</sup>
2663-1a	Stockage de matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques..	> 45 000 m <sup>3</sup>
2663-2a	Stockage de matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques..	> 80 000 m <sup>3</sup>

L'activité est de plus soumise à déclaration pour les rubriques suivantes :

- 1185.2.a : gaz à effets de serre fluorés, emplois dans des équipements clos en exploitation.
- 2925 : ateliers de charges d'accumulateurs.
- 2910 : combustion

SFAN réalise aujourd'hui un dossier de demande d'autorisation visant à répondre aux objectifs suivants :

- présenter son projet de construction de plateforme logistique ;
- présenter la liste des rubriques de la nomenclature des ICPE concernée par l'activité ;
- présenter l'étude d'impact requise par la législation ;
- présenter l'étude de dangers requise par la législation ;
- répondre aux exigences administratives et réglementaires tant en ce qui concerne la demande d'autorisation environnementale que la demande de permis de construire.

Nota : le projet n'est pas soumis à « autorisation » au titre de la nomenclature IOTA.

## **I – 6 – 2 ses principales caractéristiques**

L'emprise au sol des bâtiments représentera à terme environ 43 093 m<sup>2</sup> soit environ 48% de la surface totale du projet.

La surface totale des voiries, parkings et bassins sera d'environ 35 881 m<sup>2</sup>.

Les espaces verts représenteront environ 11 029 m<sup>2</sup>.

Pour anticiper toute évolution de l'activité, le site sera conçu pour recevoir un quai fer (voie ferrée).

Sur cette plateforme, les activités suivantes seront réalisées :

1. réception par camions ;
2. déchargement
3. stockage (temps de stockage variable en fonction des produits et des destinations) ;
4. division des lots au niveau de la zone de préparation ;
5. expédition par camion/train.

Le site ne fera pas l'objet de stockage de produits dangereux.

Aucune fabrication ne sera réalisée sur le site (absence de procédé).

L'effectif sur la plateforme logistique sera d'environ 200 personnes :

- personnel bureaux : 50 personnes ;
- personnel pour l'exploitation des entrepôts : 150 personnes (manutentionnaires, caristes, préparateurs de commande..) réparties en 2 équipes dans les cellules.

Pour le personnel entrepôt, les horaires seront organisés pendant l'année en fonction du niveau d'activité :

- en période de forte activité (exemple : fêtes de fin d'année), les équipes seront organisées en 3 postes, 7 jours par semaine ;
- en dehors de la période de forte activité, les équipes travailleront sur 2 postes, 6 jours par semaine de 7h à 22h.

Pour le personnel de bureau, les horaires seront de 8h à 18h du lundi au vendredi.

### **I – 6 – 3 ses objectifs essentiels**

Le Port de DUNKERQUE a pour objectif de faire du segment des conteneurs l'un de ses piliers principaux de développement pour les 10 prochaines années.

La société SFAN a pour but de combler et d'anticiper les besoins par la création d'un écosystème de bâtiments logistiques de dernière génération permettant aux acteurs de la logistique et/ou industriels de pouvoir se saisir d'opportunités de marché autour des nouvelles infrastructures portuaires.

Au-delà de l'objectif de construction de la plateforme logistique, le projet s'inscrit dans une démarche environnementale visant une certification BREEAM very good.

Le BREEAM (pour « Building Research Establishment Environmental Assessment method ») est un standard de certification britannique relatif à l'évaluation environnementale des bâtiments.

Comme pour de nombreuses certifications et normes environnementales, le label BREEAM s'intègre dans une démarche volontaire de l'entreprise. Cette certification vise donc à valider cette démarche et permet de :

- S'inscrire dans une démarche de développement durable ;
- Réduire ses coûts de fonctionnement ;
- Attirer et fidéliser ses clients ;
- Améliorer le bien-être de ses salariés ou des occupants de son bâtiment ;
- Faciliter la mise en location ou la vente de son bien ;
- Augmenter sa valeur verte (c'est-à-dire l'augmentation de valeur engendrée par l'amélioration de la performance énergétique d'un patrimoine immobilier).

La certification BREEAM est délivrée après une analyse complète et indépendante, reposant sur l'étude et l'évaluation de différentes thématiques :



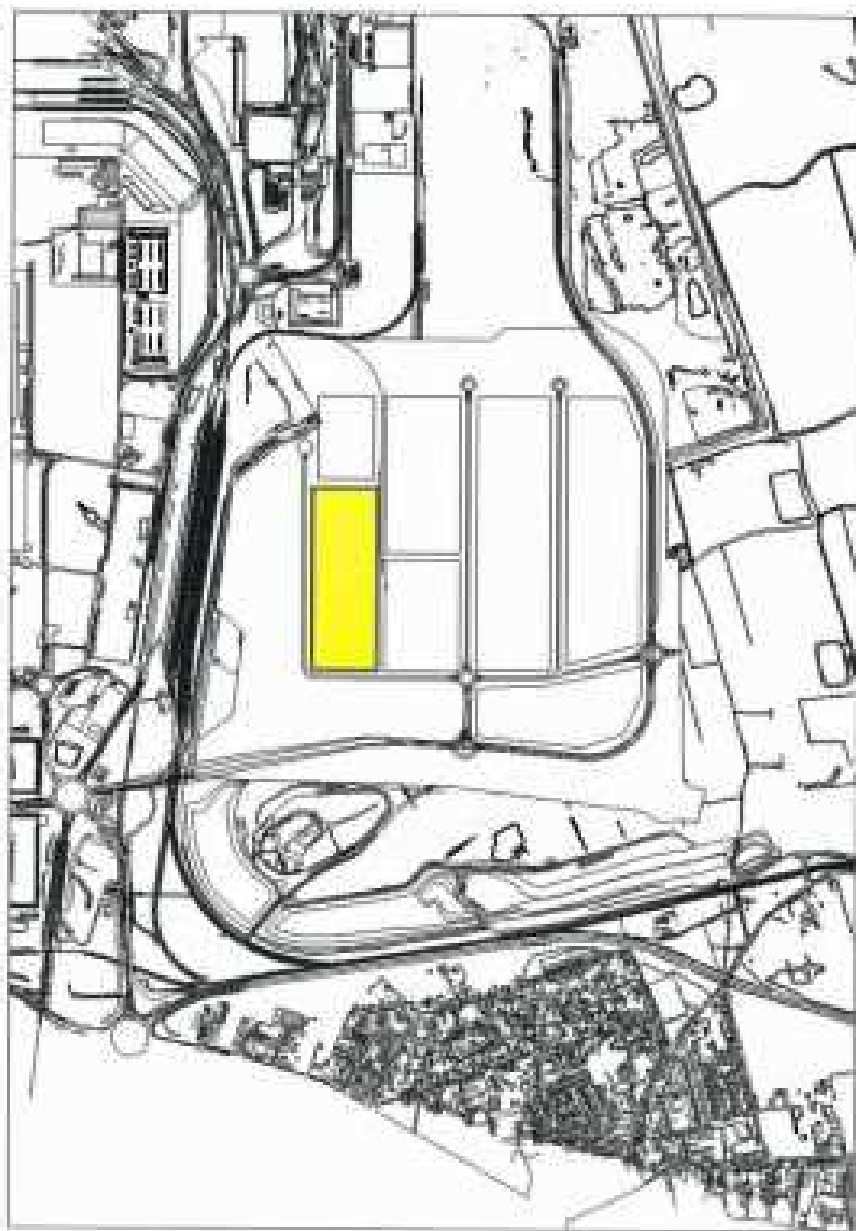
### Implantation du projet :



Photographie d'octobre 2018

Le projet se situe sur une zone aujourd'hui vierge de constructions mais à terme, suite à l'opération d'intérêt national réalisée par le GPMD, sera la zone « Dunkerque Logistique International Sud. Cette zone est totalement anthropisée puisque remblayée par des sables de dragage (remblai autorisé par arrêté préfectoral portant dérogation au titre de l'article L411-2 CE au bénéfice du GPMD en vue de l'aménagement de la zone DLI Sud à DUNKERQUE et ses annexes 1 à 4 du 07 avril 2015 (annexe 15).

Schéma finalisé ci-dessous.



Implémentation d'un bâtiment logistique | DU SUB | SFAN | GSE | SANIER VANHOOF ARCHITECTES

### Intégration du projet dans le paysage



Le traitement paysager de l'ensemble architectural vise le traitement du volume principal au travers d'un calepinage de teinte sombre. Un jeu de calepinage entre 2 teintes sombres apporte vibration et mouvement à l'ensemble.

Les volumes « rapportés » locaux sociaux et locaux techniques seront traités en blanc pur afin de leur offrir une lisibilité maximale.



L'entrepôt est situé à 59.50m de la limite ouest, 27m de la limite nord, 26m de la limite est et 27 m de la limite sud.

Les locaux sociaux sont situés à chaque extrémité de la façade ouest de l'entrepôt.

Les locaux techniques servant au système de sprinkler et les cuves d'eau se situent au nord de l'entrepôt.

Les locaux de charge, le local transformateur et le local TGBT se situent en façade ouest du bâtiment.

**Volumétrie :**

Dimensions de l'entrepôt : 445 m x 94 m, hauteur de 13.75m.

Locaux sociaux sur 2 niveaux, 16.50m x 22m en RDC et 18m x 22m en R+1, hauteur d'acrotères de 7.80m.

Les locaux techniques sont traités en simple RDC :

- pour le local de charge avec le local chaufferie, le local transformateur et le local TGBT : 12.20m x 31.80m, hauteur aux acrotères : 3.45m ;
- pour le local de charge : environ 12.20m x 23.40m, hauteur aux acrotères : 3.45m ;
- pour les locaux techniques liés aux sprinklers : environ 6.50m x 8.50m ;
- + 2 cuves de 600 m<sup>3</sup> d'eau pour la protection incendie.

### **Traitement limite parcelle :**

Le terrain sera clôturé sur toutes ses limites, avec une clôture de type clôture rigide à maille 200mm x 50mm, coloris RAL 6005 vert, hauteur 2.50m.

### **Accès :**

3 zones permettant l'accès au bâtiment :

- Au nord-ouest, 2 accès, l'un permettant l'accès aux véhicules légers à leur parc de stationnement et l'accès de la voirie pompiers, l'autre l'accès des véhicules poids-lourds au quai de chargement et leur parc de stationnement ;
- A l'ouest, en partie centrale, 2 accès permettant la sortie des véhicules poids-lourds ;
- Au sud, un accès permet aux véhicules légers d'accéder à leur parc de stationnement, aux véhicules poids-lourds d'accéder aux quais et stationnements et les véhicules de secours à la voirie pompiers.

Les voiries pour véhicules légers auront une largeur de 7.00m, pour les poids-lourds, la voirie sera de 10.00m.

La voirie pompiers se situant à l'est aura une largeur de 10.00m.

### **Stationnements :**

- Les véhicules légers :

2 parcs de stationnement seront exclusivement réservés pour les véhicules légers, 57 et 69 places seront créées. Les véhicules légers ne croiseront pas les véhicules lourds.

- Les véhicules poids-lourds :

Les véhicules poids-lourds auront 2 zones de stationnement comportant 13 places chacune.

### **Réseaux :**

- Les réseaux eaux pluviales :

Les eaux de pluie de toiture seront récupérées et acheminées aux noues paysagères créées sur le terrain, la surverse sera redirigée vers les noues créées devant la parcelle dans la zone DLI Sud.

Les eaux de ruissellement de la voirie passeront par un déboureur-déshuileur avant d'être acheminées dans des zones de tamponnement et la surverse sera redirigée vers les noues créées devant la parcelle dans la zone DLI Sud.

- Les réseaux eaux usées :

Une micro station d'épuration est mise en place pour le traitement des eaux usées.

### Espaces libres :

Les espaces non construits et non utilisés pour les voiries piétonnes, véhicules légers, véhicules lourds ou pour les pompiers seront engazonnés, des noues paysagères et des bassins de tamponnement seront réalisés pour la récupération des eaux pluviales. Quelques arbustes et arbres d'essences préconisées dans le cahier des charges du GPMD seront plantés.

## I – 7 Avis Ae et PPSCI

### I – 7 – 1 Avis Ae sur le projet :

L'Ae a émis un avis le 04 décembre 2019.

Le porteur de projet a répondu par un mémoire en réponse en date du 11 décembre 2019 (annexe 1 du rapport).

### I – 7 – 2 Avis PPSCI sur le projet :

Les PPSCI ci-après ont reçu pour notification le dossier soumis à enquête publique :

PPSCI	Date de réponse	Avis	N° annexe
ARS	01/02/2019	Favorable sous réserves	Annexe 2
GPMD	05/11/2019	Favorable	Annexe 3
DIREECTE	24/01/2019	Favorable avec recommandations	Annexe 4
SDIS Nord	21/01/2019 06/09/2019	Favorable sous réserve de respect des prescriptions	Annexe 5

## I - 8 Déroulement de l'enquête

J'ai été désigné par la décision E 19000198/59 de Monsieur le 1<sup>er</sup> Vice-président du Tribunal Administratif de Lille en date du 20 décembre 2019.

Cette décision désigne Francis LECLAIRE, demeurant dans le département du Nord en qualité de commissaire enquêteur.

En application des dispositions de l'article L123-5 du Code de l'Environnement, j'ai déclaré, sur l'honneur le 20 décembre 2019, ne pas être intéressé au projet à titre personnel ou en raison de mes fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête.

L'enquête s'est déroulée, conformément à l'arrêté préfectoral en date du 24 décembre 2019 de Monsieur le Préfet du Nord, du mardi 14 janvier 2020 au vendredi 14 février 2020 dates incluses, soit 32 jours consécutifs.



Le siège de l'enquête publique était la mairie de LOON-PLAGE où j'ai tenu trois permanences et une permanence en mairie de GRAVELINES:

Jour	Horaires	Commune
Mardi 14 janvier 2020	09h00 à 12h00	LOON-PLAGE
Vendredi 24 janvier 2020	14h00 à 17h00	LOON-PLAGE
Samedi 1 <sup>er</sup> février 2020	09h00 à 12h00	GRAVELINES
Vendredi 14 février 2020	14h00 à 17h00	LOON-PLAGE

J'ai clos le registre d'enquête publique papier de la commune de LOON-PLAGE le vendredi 14 février 2020 à 17h10, conformément au chapitre 4 de l'arrêté préfectoral d'organisation d'enquête.

J'ai récupéré et clos le registre d'enquête publique papier de la commune de GRAVELINES dès que possible soit le vendredi 14 février 2020 à 17h45, conformément au chapitre 4 de l'arrêté préfectoral d'organisation d'enquête.

A clôture de la dernière permanence, j'ai emporté le registre et le dossier papier de la commune de LOON-PLAGE aux fins de rédaction de Procès-verbal de synthèse, rapport, conclusions et avis.

J'ai contacté, par courriel, l'Autorité Organisatrice de l'Enquête le mercredi 12 février, au matin, afin d'obtenir au plus tôt après clôture de l'enquête, les contributions déposées à l'adresse courriel de l'AOE ou un courriel attestant de l'absence de contributions. Ce courriel attestant de l'absence de contribution m'est parvenu le mardi 18 février.

## **II – CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

### **II – 1 CONCLUSIONS LIEES AU DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

#### **II – 1 – 1 Concernant la publicité :**

Conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral du 24 décembre 2019 :

- Les avis ont été publiés dans la presse :

Première parution : édition de « La Voix du Nord » du vendredi 27 décembre 2019 ;  
Edition de « Nord éclair » du vendredi 27 décembre 2019.

Deuxième parution : édition de « La Voix du Nord » du mardi 14 janvier 2020 ;  
Edition de « Nord éclair » du mardi 14 janvier 2020.

L'avis d'enquête publique et le dossier soumis à enquête ont été mis en ligne sur le site de la préfecture du Nord <http://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Prevention-des-risques-naturels-technologiques-et-miniers/Informations-generales-sur-les-risques/La-prevention-des-risques/Prevenir-les-risques-technologiques/Installations-classees-pour-la-protection-de-l-environnement-ICPE/Installations-industrielles/Autorisations/Autorisations-2019/SFAN-a-LOON-PLAGE> qui sert de lien vers le site du ministère de la transition écologique et solidaire <https://www.projets-environnement.gouv.fr/page/fiche/?q=recordsid:20191078725>.

L'avis de l'Ae était consultable sur le site de la préfecture du Nord <http://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Prevention-des-risques-naturels-technologiques-et-miniers/Informations-generales-sur-les-risques/La-prevention-des-risques/Prevenir-les-risques-technologiques/Installations-classees-pour-la-protection-de-l-environnement-ICPE/Installations-industrielles/Autorisations/Autorisations-2019/SFAN-a-LOON-PLAGE> qui sert de lien vers le site du ministère de la transition écologique et solidaire <https://www.projets-environnement.gouv.fr/page/fiche/?q=recordsid:20191078725>, 15 jours avant le début et pendant toute la durée de l'enquête.

L'avis d'enquête publique au format A4 fond blanc lettres noires (**non conforme à l'arrêté du 24 avril 2012**) a été affiché à la porte d'entrée de la mairie de LOON-PLAGE dès le 30 décembre 2019, ceci durant toute la durée de l'enquête (annexe 9).

L'avis d'enquête publique au format A3 fond blanc lettres noires (**non conforme à l'arrêté du 24 avril 2012**) a été affiché à la porte d'entrée de la mairie de GRAVELINES le 06 janvier 2020, ceci durant toute la durée de l'enquête (annexe 10).

#### Explications sur le retard d'affichage en mairie de GRAVELINES :

*Je me suis rendu en mairie de GRAVELINES, le 30 décembre 2019, dans les services concernés. Le chargé de mission en charge du dossier était en congés. Je lui ai envoyé un courriel demandant de me transmettre une photographie attestant de l'affichage de l'avis d'enquête publique dès sa pose. L'avis a été mis à l'information du public le lundi 06 janvier 2020 (réception d'un fichier Jpeg) et contrôlé par nous-mêmes lors de notre déplacement en mairie de GRAVELINES, le mardi 07 janvier 2020, pour parapher les pièces du dossier.*

Ce retard n'a eu aucune incidence sur la participation dans les deux communes et en ligne puisque la participation se résume à un courrier.

J'ai effectué des vérifications qui n'ont révélé d'autre anomalie que le retard de l'affichage en mairie de GRAVELINES.

#### **II – 1 – 2 Concernant les formalités règlementaires :**

Conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral du 24 décembre 2019, le dossier a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, soit du 14 janvier 2020 au 14 février 2020 inclus à la mairie de LOON-PLAGE, siège de l'enquête publique et à la mairie de GRAVELINES. Le public a pu en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture.

Le dossier a été, de même, mis à la disposition du public sur le site de la préfecture <http://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Prevention-des-risques-naturels-technologiques-et-miniers/Informations-generales-sur-les-risques/La-prevention-des-risques/Prevenir-les-risques-technologiques/Installations-classees-pour-la-protection-de-l-environnement-ICPE/Installations-industrielles/Autorisations/Autorisations-2019/SFAN-a-LOON-PLAGE> qui sert de lien vers le site du ministère de la transition écologique et solidaire <https://www.projets-environnement.gouv.fr/page/fiche/?q=recordsid:20191078725>.

Le public a pu formuler ses observations et propositions sur les registres papier prévus à cet effet et mis à sa disposition en mairie de LOON-PLAGE et GRAVELINES et adresser tout courrier en mairie de LOON-PLAGE à l'attention du commissaire enquêteur.

Le public a pu, de même, formuler ses observations et propositions, par courriel, à l'adresse [pref-installations-classees@nord.gouv.fr](mailto:pref-installations-classees@nord.gouv.fr) .

Un accès gratuit au dossier était garanti par un poste informatique en préfecture du Nord durant les heures d'ouverture au public, du commencement de l'enquête à sa clôture, soit du mardi 14 janvier 2020 au vendredi 14 février 2020 à 17h00.

J'ai assuré les quatre permanences en mairie définies par l'arrêté préfectoral du 24 décembre 2019.

Jour	Horaires	Commune
Mardi 14 janvier 2020	09h00 à 12h00	LOON-PLAGE
Vendredi 24 janvier 2020	14h00 à 17h00	LOON-PLAGE
Samedi 1 <sup>er</sup> février 2020	09h00 à 12h00	GRAVELINES
Vendredi 14 février 2020	14h00 à 17h00	LOON-PLAGE

Je n'ai à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête ni d'observation à formuler concernant le déroulement de celle-ci qui s'est accomplie normalement, qu'aucune anomalie n'a été relevée, l'ambiance de l'enquête pouvant être qualifiée de calme, tranquille et courtoise.

Les visites et contributions se définissent comme dans le tableau ci-dessous.

semaine	dates	nbre de jours	contributions registre mairie LOON-PLAGE	contributions registre mairie GRAVELINES	visites en dehors des permanences	permanences Loon-plage	permanences Gravelines	date	visites/permanence	contributions/ permanence	contributions par courrier	contributions adresse courriel préfecture
1	14/01 au 19/01	6	0	0	0	1	0	14/01/2020	0	0	0	0
2	20/01 au 26/01	7	0	0	0	1	0	24/01/2020	0	0	0	0
3	27/01 au 02/02	7	0	0	0	0	1	01/02/2020	0	0	0	0
4	03/02 au 09/02	7	0	0	0	0	0		0	0	1	0
5	10/02 au 14/02	5	0	0	0	1	0	14/02/2020	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>32</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

J'ai rédigé, remis et commenté un procès verbal de synthèse des observations à Monsieur le Président de SAFN, porteur de projet. Ce procès verbal comporte l'analyse et le traitement des observations déposées ou jointes aux registres d'enquête publique papier.

Les observations ont été regroupées en thèmes et représentent 24 occurrences ainsi que mes observations.

CODE DE REPERAGE	THEME 1	THEME 2	THEME 3	THEME 4	THEME 5	THEME 6	THEME 7	THEME 8	TOTAL occurrences	Déposants
LOO1C	1	1	1	1	1	1	1	1		1
LOO1Cbis	1	1	1	1	1	1	1	1		1
LOO1Cter	1	1	1	1	1	1	1	1		1
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>24</b>	<b>3</b>

<b>Thème 1: Risque submersion</b>
<b>Thème 2: Collecte des eaux suite à incendie</b>
<b>Thème 3: eaux douces et eaux saumâtres</b>
<b>Thème 4: effet de type "cocktail" avec traitements chimiques sur palettes</b>
<b>Thème 5: voie ferrée</b>
<b>Thème 6: inventaires et suivis Schéma directeur du Patrimoine Naturel</b>
<b>Thème 7 : éclairages du site</b>
<b>Thème 8: chantier propre</b>

En réponse au procès verbal de synthèse des observations, un mémoire en réponse du porteur de projet a été rédigé répondant point par point aux observations exprimées.

## **II – 2 CONCLUSIONS LIEES A L'ETUDE DU DOSSIER CONCERNANT LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE D'EXPLOITER UNE PLATEFORME LOGISTIQUE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE LOON-PLAGE**

### **II – 2 – 1 sur la présentation du dossier :**

Le dossier est constitué essentiellement de deux dossiers et de l'avis de l'Ae et du mémoire en réponse du pétitionnaire:

- 1- Dossier de 343 pages intitulé « dossier de demande d'autorisation environnementale unique d'une installation classée – PLATEFORME LOGISTIQUE – VERSION 2 – juillet 2019 – prise en compte des compléments demandés par courrier du 14 février 2019»
- 2- Dossier « Annexes » de 537 pages
- 3- Avis de l'Ae de 18 pages

4- Dossier SFAN « PROJET PLATEFORME LOGISTIQUE – Mémoire en réponse à l’avis de l’AE N° 2019-99 lors de la séance du 04/12/2019 de quatre vingt une pages

Le « dossier de demande d’autorisation environnementale unique d’une installation classée – PLATEFORME LOGISTIQUE – VERSION 2 – juillet 2019 – prise en compte des compléments demandés par courrier du 14 février 2019 » comporte un sommaire et est entièrement paginé ;

Le Dossier « Annexes » comporte un sommaire sans pagination.

Les pièces concernant l’autorisation environnementale et celles concernant le permis de construire ne sont pas présentées dans deux dossiers distincts

**II – 2 – 2 comparaison du dossier papier et du dossier dématérialisé :**

Afin d’être certain que chaque personne consultant le dossier papier ou le dossier dématérialisé ait accès à la même information, j’ai comparé la teneur des éléments du dossier papier et du dossier dématérialisé.

**II – 2 – 3 Sur les objectifs du projet :**

J’ai lu attentivement les pièces constitutives du dossier mis à l’enquête publique.

J’ai rédigé, remis et commenté un procès verbal de synthèse des observations à Monsieur le président de la société SFAN, porteur du projet, et j’ai reçu et étudié le mémoire en réponse établi par ledit porteur de projet.

Dans le contexte de ce projet, je comprends, à la lecture du dossier et du mémoire en réponse du porteur de projet, que la plateforme logistique objet de l’enquête s’élèvera sur une zone nommée DLI Sud d’une superficie de 146 ha dont le propriétaire est le GPMD.

Le projet se situe sur cette zone aujourd’hui vierge de constructions mais à terme, suite à l’opération d’intérêt national réalisée par le GPMD, sera la zone « Dunkerque Logistique International Sud ». Cette zone est totalement anthropisée puisque remblayée par des sables de dragage (remblai autorisé par arrêté préfectoral portant dérogation au titre de l’article L411-2 CE au bénéfice du GPMD en vue de l’aménagement de la zone DLI Sud à DUNKERQUE et ses annexes 1 à 4 du 07 avril 2015 - annexe 15).

Les parcelles sur lesquelles sera édifée la plateforme seront sous bail à construction avec la particularité qu’à cessation de l’activité l’ensemble des constructions et leurs accessoires, qu’ils s’agissent de biens immobiliers ou mobiliers, devra être déconstruit et retiré du site.

Le terrain, d’une superficie totale de 90 003 m<sup>2</sup>, sera aménagé entièrement ou en partie sur les parcelles cadastrales section BH n°1, 2, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 79, 80 et section BI n°1 et 82 de la commune de Loon-Plage.

La société SFAN souhaite implanter un entrepôt « en gris », c’est-à-dire qu’il est conçu sans connaître son utilisation future mais que la construction est lancée que lorsque l’utilisateur est connu et a signé le bail. L’entrepôt sera loué à une ou plusieurs sociétés pour le stockage de marchandises diverses.

L'emprise au sol des bâtiments représentera à terme environ 43 093 m<sup>2</sup> soit environ 48% de la surface totale du projet.

Il apparaît que la frontière entre ce qui relève de SFAN, porteur de projet et maîtrise d'ouvrage sur 9 ha de la zone DLI Sud, et ce qui relève du GPMD, propriétaire de la zone DLI Sud de 146 ha est floue tout particulièrement dans l'application de l'arrêté préfectoral portant dérogation au titre de l'article L411-2 CE au bénéfice du GPMD en vue de l'aménagement de la zone DLI Sud à DUNKERQUE et ses annexes 1 à 4 du 07 avril 2015 (annexe 15) et l'application de l'arrêté préfectoral d'autorisation concernant l'aménagement de la plateforme DLI Sud au Port Ouest de DUNKERQUE du 06 août 2015 (annexe 19).

Afin de pouvoir émettre des conclusions et avis, je définis ici ce que je pense être les compétences de chacun :

SFAN, preneur du terrain sous bail à construction et maître d'ouvrage pour le dossier mis à l'enquête publique, a compétence pour ce qui concerne ce projet situé sur 9 ha de la zone DLI Sud tant dans le respect des règles d'urbanisme que dans l'évolution de l'impact environnemental liée à la conception et l'exploitation du projet dont il est porteur.

GPMD, propriétaire de la zone DLI Sud et bailleur sous bail à construction du terrain objet du dossier mis à l'enquête publique, a compétence sur les 146 ha de cette zone tant dans l'état environnemental du terrain avant travaux par de futurs occupants que sur le respect de l'application de l'arrêté préfectoral portant dérogation au titre de l'article L411-2 CE au bénéfice du GPMD en vue de l'aménagement de la zone DLI Sud à DUNKERQUE et ses annexes 1 à 4 du 07 avril 2015 ainsi que l'arrêté préfectoral d'autorisation concernant l'aménagement de la plateforme DLI Sud au Port Ouest de DUNKERQUE du 06 août 2015.

Cette conjecture est le fondement des conclusions des paragraphes II – 4 – 3.

#### **II – 2 – 4 Sur la conformité du dossier présenté :**

Sans empiéter sur les prérogatives du juge administratif qui dit le droit,

J'ai étudié les pièces constitutives du dossier mis à l'enquête publique.

Le dossier rappelle la procédure administrative relative à l'opération considérée et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans celle-ci ainsi que les textes législatifs et réglementaires applicables.

Le dossier intègre toutes les pièces et informations explicitement définies par la réglementation ou demandées par ses différents interlocuteurs relatives à la demande de permis de construire une plateforme logistique sur le territoire de la commune de LOON-PLAGE.

Le récépissé de dépôt d'une demande de permis de construire « PC05935918A0020 » délivré par la mairie de LOON-PLAGE le 28 décembre 2018 est intégré au dossier.

Le GPMD, propriétaire du terrain, a transmis un courrier daté du 14 décembre 2018 attestant d'une promesse de bail à construction sur les parcelles concernées (annexe 16).

Le GPMD, propriétaire du terrain, a transmis un courrier daté du 10 décembre 2018 concernant la remise en état du site en cas d'arrêt des installations (annexe 17).

SFAN a joint au mémoire en réponse au PV de synthèse une attestation notariée de bail à construction (annexe 21).

La mairie de LOON-PLAGE, commune d'implantation du projet, a transmis un courrier daté du 12 décembre 2018 concernant la remise en état du site en cas d'arrêt des installations (annexe 18).

## **II – 2 – 5 Sur l'appréciation du projet :**

Sans empiéter sur les prérogatives du juge administratif qui dit le droit,

L'Ae a émis un avis délibéré en date du 04 décembre 2019 sur le projet.

Le porteur de projet a rédigé un mémoire en réponse à l'Ae.

Les PPSCI consultées et qui ont répondu ont émis des avis favorables avec remarques, réserves ou prescriptions.

### **II – 2 – 5 – 1 Considérations générales :**

Le contenu du dossier traduit l'ensemble des contraintes d'urbanisme, des enjeux environnementaux ainsi que ceux liés aux risques traduits au travers de l'étude d'impact et l'étude de dangers du projet de la plateforme logistique tant dans ses pièces écrites que dans ses pièces graphiques.

Il intègre les résumés non techniques permettant d'appréhender le projet, l'impact et les risques.

Les pièces écrites contiennent les références au contexte du projet, les documents auxquels le porteur de projet doit se référer et les éléments à intégrer dans la construction.

Les pièces graphiques et images illustrant le projet sont suffisamment détaillées pour se représenter la réalisation et correspondent aux pièces demandées lors d'une demande de permis de construire.

Le dossier comprend une note de présentation non technique et répond ainsi à l'article L123-6 du Code de l'environnement.

Le dossier répond aux articles L181-1 à L181-12 du Code de l'Environnement.

Le dossier répond aux articles R431-4 à R 431-16 du Code de l'Urbanisme.

La contribution reçue par courrier a été analysée et traitée.

J'ai rédigé, remis et commenté un procès-verbal des observations au porteur de projet.

En réponse au procès-verbal des observations, un mémoire en réponse du porteur de projet a été rédigé répondant point par point aux observations exprimées.

Je considère que toutes les observations ont été traitées et ont toutes reçu une réponse du porteur de projet, n'ayant pas constaté de point de désaccord majeur avec le positionnement de Monsieur le président de la société SFAN.

Je constate que l'ensemble des observations provient d'associations liées à l'environnement.

Il est important d'appréhender l'environnement fortement conditionné par les activités industrielles et portuaires et marqué par la circulation « poids lourds » des alentours du site du projet.

Mais durant la phase exploitation, les nuisances sonores et sur la qualité de l'air seront amplifiées puisque le trafic routier augmentera de :

5.45% sur la RN316 – direction Sud ;

6.5% sur la RD601 – direction Est ;

0.7% sur l'A16.

## **II – 2 – 5 – 2 Concernant plus particulièrement l'étude d'impact :**

L'étude d'impact comprend l'ensemble des pièces demandées à l'article R122-5, R181-13 à R181-15, D181-15-1 à D181-15-2 du Code de l'Environnement.

L'étude d'impact comprend tout particulièrement :

- La description de la localisation du projet, des ses caractéristiques physiques, des principales caractéristiques de la phase opérationnelle, de l'estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus ;
- L'état actuel de l'environnement et son évolution probable ;
- La description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet ;
- La description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement ;
- La vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet ;
- La description des solutions de substitution ;
- Les mesures prévues par le maître d'ouvrage ;
- Les modalités de suivi des mesures d'évitement ;
- Les conditions de remise en état de l'établissement après exploitation.

## **II – 2 – 5 – 3 Concernant plus particulièrement l'étude de dangers**

L'étude de danger comprend l'ensemble des pièces demandées aux articles L181-3 ; D181-15-2 ; L211-1 ; L511-1 du Code de l'Environnement et l'arrêté du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510, y compris lorsqu'ils relèvent également de l'une ou plusieurs des rubriques 1530, 1532, 2662 ou 2663 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement

Elle comprend tout particulièrement :

- L'identification des potentiels de dangers comprenant l'analyse de l'accidentologie, des risques liés à l'environnement humain, des risques liés à l'environnement naturel, des potentiels de dangers liés aux produits, des potentiels de dangers liés aux équipements et aux opérations, de la synthèse des potentiels de dangers et de la réduction des potentiels de dangers ;



- L'estimation de la conséquence de la matérialisation des dangers comprenant les outils de modélisation utilisés, les valeurs de référence pour l'évaluation de la gravité, la pré-cotation de la gravité, l'évaluation des conséquences
- Les mesures de prévention et de protection comprenant la politique de sécurité, la formation à la sécurité, les mesures de prévention générales, les mesures visant à limiter les risques et les effets d'incendie ou d'explosion, les mesures visant à limiter les risques et les effets d'un déversement accidentel, les mesures visant à limiter les risques liés aux installations annexes, les mesures visant à limiter les effets des risques naturels et humains, les normes et règles techniques prises en compte ;
- La conclusion de l'analyse préliminaire des risques comprenant la description de la méthodologie utilisée, les tableaux de l'analyse préliminaire des risques ;
- Les éléments importants pour la sécurité comprenant la définition, la méthodologie pour l'identification des éléments importants pour la sécurité, l'identification des éléments importants pour la sécurité ;

## **II – 3 CONCLUSIONS LIEES AUX OBSERVATIONS ET AVIS CONCERNANT LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE D'EXPLOITER UNE PLATE FORME LOGISTIQUE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE LOON-PLAGE**

Sans empiéter sur les prérogatives du juge administratif qui dit le droit,

- **Vu** les pièces constitutives du dossier mis à l'enquête publique et des pièces complémentaires ajoutées, les registres d'enquête publique papier et l'adresse courriel de dépôt d'observation ;
- **Vu** le procès verbal de synthèse que j'ai remis et commenté au porteur de projet ;
- **Vu** le mémoire en réponse au PV de synthèse établi par le porteur de projet ;

### **II – 3 – 1 Sur les recommandations de l'Ae :**

L'Ae a émis un avis délibéré le 04 décembre 2019 constitué d'une demande (point 3) ET de seize recommandations.

L'Ae recommande :

Point 1) que la prochaine opération de la zone DLI Sud donne lieu à une actualisation de l'étude d'impact de la zone DLI sud, ainsi que les suivantes selon l'appréciation du caractère notable des modifications apportées.

Point 2) aux maîtres d'ouvrage (GPMD et SFAN) de préciser leurs intentions pour ce qui concerne la desserte ferroviaire de la plateforme et d'en tirer les conséquences pour ce qui concerne cette opération.

Point 3) d'apporter la preuve que les matériaux ayant servi au remblaiement de la zone sont inertes et conformes aux spécifications des textes.

Point 4) de préciser la situation du site de l'opération vis-à-vis du risque inondation.

Point 5) de compléter l'état initial en décrivant le trafic routier dans la zone d'influence du projet ainsi que les trafics maritime et ferroviaire.

Point 6) de compléter dans l'état initial la description des enjeux liés au bruit.

Point 7) de décrire les mesures effectivement mises en œuvre dans le cadre de l'arrêté préfectoral du 6 août 2015 relatif à la destruction et à la perturbation de certaines espèces protégées et de préciser le niveau d'avancement des autres.

Point 8) d'envisager la réutilisation de l'eau de pluie dès le stade de la conception.

Point 9) au GPMD de réaliser une étude de trafic quantitative à l'échelle de la zone DLI Sud en prenant en compte les trafics générés par la plateforme logistique SFAN et les trafics susceptibles d'être générés par les autres activités envisagées sur la zone.

Point 10) de préciser les mesures envisagées en faveur du covoiturage et l'utilisation des transports en commun ainsi que l'utilisation des modes actifs.

Point 11) – de démontrer la validité des hypothèses utilisées pour l'analyse des incidences sur le bruit et, si nécessaire, de mettre à jour l'étude réalisée à l'échelle de la zone DLI Sud, - de donner des informations plus détaillées sur les incidences du projet ainsi que les conséquences pour les habitations et les établissements recevant du public situés à proximité du projet.

Point 12) de préciser les obligations réglementaires en termes de consommation énergétique qui s'appliquent au bâtiment et le niveau de performance visé par l'opération ainsi que, le cas échéant, les dispositifs de certification envisagés.

Point 13) au GPMD d'actualiser l'étude des polluants atmosphériques à l'échelle de la zone DLI Sud.

Point 14) de quantifier les émissions de gaz à effet de serre générées par l'opération pour la phase chantier et pour l'exploitation, y compris les émissions liées au trafic routier et maritime et de mettre en place des mesures pour éviter, réduire et compenser les émissions de la phase chantier.

Point 15) aux maîtres d'ouvrage (GPMD et SFAN) de préciser les mesures de suivi qu'ils envisagent de mettre en place, pour répondre notamment aux prescriptions des arrêtés préfectoraux.

Point 16) de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

Point 17) Concernant l'étude de danger : être vigilant concernant la mise à jour sans délai de l'étude de dangers en cas d'augmentation des volumes stockés.

Le pétitionnaire a répondu à l'avis de l'Ae sous forme d'un mémoire en réponse en date du 11 décembre 2019. Ce mémoire apporte une réponse aux recommandations de l'Ae qui concerne la **société SFAN**. Les recommandations à **l'intention du GPMD ou communes à GPMD et SFAN** sont restées sans réponse

Les points restés sans réponse relèvent, selon l'avis de l'Ae, soit du GPMD (point 1, point 9, point 13) soit du GPMD et de SFAN (point 2, point 15).

Le pétitionnaire a ajouté à ce mémoire en réponse :

- un diagnostic sol de septembre 2019 soit après remblaiement par les sables marins issus des dragages du projet d'extension du quai de Flandre.



- une nouvelle version du résumé non technique de l'étude d'impact qui modifie ou complète le résumé non technique de l'étude d'impact composant le dossier initial.

Cette nouvelle version répond au point 16 de l'Ae nommé point 9 dans le mémoire en réponse.


## **II – 3 –2 Sur les avis des PPSCI :**

Le dossier de projet a été notifié aux PPSCI qui ont répondu selon la déclinaison ci-après :





### **ARS :**

-  *Installation d'un dispositif anti retour agréé sur le branchement au réseau d'eau potable ;*
-  *Conception du système d'assainissement autonome devra être validée, autorisée puis le fonctionnement contrôlé.*

### **GPMD :**

-  *Sans observation.*

**DIREECTE :** durant la phase de conception, d'étude et d'élaboration du projet et pendant la phase réalisation de l'ouvrage

-  *Etablir et adresser notamment à l'Inspection du Travail une « déclaration préalable » ;*
-  *Organiser, en phase de conception du projet, une coordination SPS en désignant un coordonnateur SPS ;*
-  *Faire établir par le coordonnateur SPS un PGC ;*
-  *Faire établir par le coordonnateur SPS le DIUO.*

**SDIS Nord :** favorable assorti de 4 observations et 4 prescriptions.

## **II – 3 – 3 Sur les observations du public :**

Les observations émises et pièces jointes tant sur le registre papier qu'à l'adresse courriel ont toutes été traitées sous forme de thèmes. Elles ont été soumises au porteur de projet sous forme d'un procès-verbal de synthèse. Le porteur de projet a apporté ses avis sous forme d'un mémoire en réponse.

Seules les observations émises jusque la clôture de l'enquête en été prises en compte ;

### **Du risque de submersion**

Devant l'accélération du changement climatique, il est suggéré de placer le seuil des bâtiments 0.50m plus haut que la plateforme afin de s'affranchir de l'impact des précipitations.

*Réponse MO : Le porteur de projet précise que le niveau des plates-formes sera placé conformément aux dispositions du règlement de la zone. Pour rappel le projet ne se situe pas dans la zone de risque submersion marine de probabilité 1/100.*

*Par ailleurs, une étude déblai/remblai sera réalisée en phase exécution afin de caler au mieux le niveau final de la plateforme, ce dernier prendra en considération le niveau de la nappe, les évacuations des eaux pluviales vers les noues et bassins ainsi que les fondations du bâtiment. Il est aussi à noter que le niveau de la dalle du bâtiment sera supérieur de 1,20m par rapport au niveau de la zone de béquillage des quais.*

### **De la collecte des eaux suite à incendie**

En cas d'incendie, les eaux d'extinction sont récupérées dans des ouvrages dédiés. Il faut vérifier la capacité de ces ouvrages en fonction du cumul des eaux d'extinction et des eaux dues à de fortes précipitations.

*Réponse MO : Le calcul fait avec le guide technique D9/D9A prend en compte l'aléa précipitation, les ouvrages sont donc dimensionnés selon les règles de l'art.*

### **Des eaux douces et eaux saumâtres**

La remontée du front de salinité observée ces dernières années avec les périodes de sécheresse impose la récupération de toutes les eaux douces et leur infiltration au travers des noues pour maintenir la présence d'eau douce au-dessus des eaux saumâtres.

Il est demandé la mise en place de piézomètres contrôlant le comportement de la nappe à l'avancement des aménagements.

*Réponse MO : la surveillance de la nappe est prévue à l'échelle du Port, il n'y a pas de plus-value environnementale ou sécuritaire à ajouter des piézomètres sur site. Pour rappel, le site n'entreposera pas de matière dangereuse et les eaux incendie seront confinées dans des bassins étanches et munies de vanne de confinement évitant tout risque d'infiltration et de rejet dans le milieu naturel.*

### **D'un effet « cocktail » avec traitements chimiques sur les palettes**

Vérifier que les traitements chimiques éventuels sur les palettes ne pourraient pas avoir un effet de type «cocktail» en cas d'incendie.

*Réponse MO : L'entrepôt n'entreposera pas de produit dangereux.*

### **De la voie ferrée**

Afin de limiter le crissement des roues de wagons sur les rails préjudiciable sur l'environnement par le bruit, il est important de définir une desserte ferroviaire avec des courbes de 400m.

*Réponse MO : Dans le master plan du projet, la voie ferrée est prévue, le rayon de courbure sera établi en fonction des règles en vigueur.*

*Le tracé actuel de la voie ferrée n'est qu'au stade de l'ébauche, qui de plus ne comporte pas de courbe étroite au sein de la parcelle. Une analyse approfondie du tracé sera réalisée en phase exécution avec la concertation des services de l'autorité portuaire et un bureau d'étude spécialisé en la matière.*

### **Des inventaires et suivis du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel**

Les derniers résultats des ces inventaires et suivis ne figurent pas au dossier.

*Réponse MO : Il y a une démarche SDPN sur le GPMD avec un suivi de l'état environnemental qui réalisé.*

*Cette démarche est dissociée de l'instruction du projet SFAN. Notre projet est installé sur la zone DLI dont l'aménagement a été réalisé suite à un arrêté spécifique datant de 2015. Le GPMD nous informe qu'il respecte l'ensemble des engagements pris vis-à-vis de ces arrêtés.*

### **Des éclairages du site**

Il faut limiter l'impact des éclairages sur l'avifaune nicheuse.

*Réponse MO : Les éclairages extérieurs liés au projet seront définis afin de ne pas diffuser de pollution lumineuse vers les cœurs de nature identifiés dédiés à l'avifaune nicheuse. Des spots ou des candélabres avec faisceau d'éclairage directionnels correctement orientés et de puissance adaptée seront mis en œuvre et réglés pour garantir ce résultat.*

*De plus nous vous informons que le bâtiment sera certifié BREEAM niveau Very Good. Au chapitre EN03 de ce référentiel de certification environnementale, une attention toute particulière est portée à l'éclairage extérieur.*

### **D'un chantier propre**

Instaurer des campagnes de ramassage des déchets envolés après tempête.

*Réponse MO : Il n'est pas prévu de stockage de déchets à l'air libre pouvant présenter des risques d'envol.*

*De même que pour le sujet précédent, étant donné la certification BREEAM Very Good, le constructeur aura une obligation d'un pilotage de son chantier respectant des contraintes environnementales qui sont explicitées au chapitre WST01. Parmi ces dernières nous pouvons citer la réduction de la quantité des déchets en phase travaux et l'obligation de tri des déchets y compris mise en place de bennes et l'assurance de la bonne gestion du tri.*

### **II – 3 – 4 Sur les observations que j'ai formulées :**

Les observations que j'ai émises ont été soumises au porteur de projet au sein du procès-verbal de synthèse. Le porteur de projet s'est exprimé dans le mémoire en réponse.

### **Du résumé non technique de l'étude d'impact**

Suite aux recommandations de l'Ae, ce RNTEI a été modifié et joint au « mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale » en annexe 2. Ce RNTEI modifié porte les mêmes références que le RNTEI inclus dans le dossier initial. Il eut fallu éditer une nouvelle version annulant et remplaçant la précédente.

*Réponse MO : Le résumé non technique du DDAE a été modifié et mis en annexe du mémoire réponse à l'avis de l'autorité environnementale. Ce résumé prend en compte l'ensemble des recommandations et compléments apportés.*

### **De l'étude d'impact et des compléments apportés dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae**

Les modifications et compléments à l'étude d'impact font l'objet, dans le mémoire en réponse à l'Ae, d'identification des pages ou des chapitres concernés par les dits modifications et compléments.

Afin d'apporter une information totale dans l'étude d'impact, il serait nécessaire d'apporter des addenda avec référence dans le dossier « étude d'impact » afin de faciliter la compréhension du dossier.

*Réponse MO : Le dossier ICPE n'a pas été modifié suite à l'avis de l'AE. Toutefois, les pages du dossier nécessitant des précisions ont été clairement indiquées dans le mémoire en réponse avec les compléments attendus.*

### **De la propriété du terrain**

Le dossier fait référence à une promesse de vente du terrain concerné alors qu'il s'agit d'une promesse de bail à construction. Il est demandé d'insérer un rectificatif dans le dossier.

*Réponse MO : Voir attestation notariée jointe au mémoire en réponse*

### **Des extraits Kbis**

Le dossier fait référence à des extraits Kbis en annexe. Ces extraits sont absents. Si les Kbis sont nécessaires, il faudra les adjoindre au dossier, sinon il faudra apporter un correctif sur leur inutilité.

*Réponse MO : Voir Kbis SFAN et SDAN joints au mémoire en réponse, SDAN est une filiale de SFAN.*

### **De l'assainissement – de sa capacité – du nombre de stations**

Le dossier fait référence à une station d'assainissement 110 équivalent habitants. Le plan masse réseaux affiche deux stations d'assainissement 50 équivalent habitants chaque. La cohérence doit exister entre les pièces écrites et les pièces graphiques.

*Réponse MO : Le dimensionnement des stations autonomes sera mis en cohérence avec le nombre d'équivalents habitants présent sur le projet.*

*De plus, il est à noter qu'en phase d'exécution un dossier technique détaillé sera élaboré par le constructeur, ce dernier devra être validé par le bureau de contrôle et soumis au GPMD pour avis et validation. Une attention particulière sera portée à ce point.*

*Les moyens de traitement seront validés par le SPANC dans le cadre du PC.*

### **De l'éclairage du site en phase « opérationnelle »**

Entre 2 paragraphes du dossier traitant de l'éclairage en phase opérationnelle, il est exposé deux états différents de l'éclairage. La cohérence doit exister dans les pièces écrites traitant du même sujet.

*Réponse MO : Il n'y a pas forcément contradiction. Il sera bien mis en place un éclairage intérieur et un éclairage extérieur.*

*Pour satisfaire aux besoins d'exploitation du futur preneur, en plus de l'éclairage extérieur, un éclairage intérieur est nécessaire au bon fonctionnement du site. Comme évoqué au thème 7, compte-tenu de la certification BREEAM, l'éclairage intérieur sera*

*exclusivement en LED. De plus et afin de réduire au maximum cet éclairage, des lanternes en toiture sont prévus pour assurer un maximum d'éclairage naturel.*

### **Du contrôle de sécurité des équipements sous pression**

Dans le dossier d'analyse des risques, il est fait référence à l'arrêté du 15 mars 2000 modifié relatif à l'exploitation des équipements sous pression. Cet arrêté a été abrogé par l'arrêté du 20 novembre 2017 relatif au suivi en service des équipements sous pression et des récipients à pression simples.

*Réponse MO : Ce texte a été indiqué à titre indicatif, pour rappel la notice hygiène sécurité n'est plus obligatoire dans le cadre du dossier d'autorisation.*

*Lors de la réalisation du projet les installations seront réalisées en prenant en compte les derniers textes en vigueur.*

## **II – 4 CONCLUSIONS LIEES A LA DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE UNE PLATEFORME LOGISTIQUE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE LOON-PLAGE**

### **II – 4 – 1 Sur le déroulement de l'enquête publique**

J'estime que la publicité est satisfaisante au regard du projet présenté en apportant suffisamment de précisions sur les dates, lieu et modalités de consultation du dossier afin de permettre à quiconque de participer, de me rencontrer et de porter des observations sur les registres papier mis à disposition du public à cet effet en mairies ainsi qu'à l'adresse courriel [pref-installations-classees@nord.gouv.fr](mailto:pref-installations-classees@nord.gouv.fr).

Le retard à l'affichage à la mairie de GRAVELINES, dû à la période très particulière des congés de fin d'année, n'a eu aucune incidence sur la participation du public au motif qu'une seule contribution a été enregistrée et ce par courrier sans dépôt tant sur le registre de LOON-PLAGE que sur celui de GRAVELINES.

L'affichage par la mairie de GRAVELINES d'affiche au format A2, fond blanc au lieu de jaune n'a pas dû perturber l'enquête car l'affiche placée bien en évidence à l'entrée principale de la mairie se distinguait des autres affichages.

L'affichage par la mairie de LOON-PLAGE d'affiche au format A3, fond blanc au lieu de jaune placée en évidence à l'entrée principale de la mairie était visible.

En conséquence, je constate que sur l'ensemble des étapes de la procédure, l'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral en fixant les modalités. Les conditions d'accueil du commissaire enquêteur en mairies ainsi que les moyens octroyés ont été très satisfaisants (grande salle permettant d'accueillir le public et dotée de moyens d'étaler les plans, proximité de l'entrée de la mairie ou accès PMR, personnel capable de renseigner le public...).

Cependant le respect de l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement serait un atout certain pour attirer l'attention et l'intérêt du public et l'Autorité Organisatrice devrait en être fournisseur.

## **II – 4 – 2 Sur les formalités réglementaires**

Je n'ai aucune observation à formuler. Les formalités réglementaires prescrites par l'arrêté préfectoral en date du 24 décembre 2019 de Monsieur le Préfet du Nord ayant organisé l'enquête, ont été respectées.

### **II – 4 – 2 Sur le dossier soumis à enquête**

#### **II – 4 – 2 – 1 La présentation du dossier**

Le dossier « annexes » de 537 pages non paginé ni intercalaire avec onglets ne permet pas un accès aisé à l'information. Pour le dossier papier, la pose d'intercalaires aurait grandement facilité l'accès.

Pour le dossier dématérialisé, la création de sous-fichiers par annexe aurait de même facilité l'accès.

Les pièces concernant l'autorisation environnementale et celles concernant le permis de construire ne sont pas présentées dans deux dossiers distincts. Il est vrai que de nombreuses pièces sont communes aux deux demandes mais en ce cas un rappel en tête de chapitre aurait permis de trouver les pièces répondant à l'une ou l'autre des demandes et les pièces communes.

Le dossier dématérialisé était en PDF issu de documents au format Jpeg, ceci interdit tout « copier-coller » et contraint à réécrire l'ensemble des documents à mettre dans le rapport d'enquête.

#### **II – 4 – 2 – 2 La composition du dossier**

Il apparaît que, après une analyse détaillée, la composition du dossier présenté par le porteur de projet à l'enquête publique unique répond de manière exhaustive aux attentes du Code de l'Environnement et du Code de l'Urbanisme et notamment ;

- en rappelant la procédure administrative relative à l'opération considérée et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans celle-ci, les textes législatifs et réglementaires applicables ;
- en intégrant toutes les pièces et informations explicitement définies par la législation.

#### **II – 4 – 2 – 3 comparaison dossier papier et dossier dématérialisé – les spécificités du dossier présenté**

##### Comparaison des dossiers :

J'ai comparé les dossiers papier et dématérialisé.

J'en conclus que les deux dossiers sont identiques tant dans le nombre de pièces qui les composent que dans la teneur des pièces.

##### Spécificités du dossier présenté :

*Le résumé non technique de l'étude d'impact :*



Le résumé non technique de l'étude développée dans le dossier de demande d'autorisation environnementale unique présente de façon succincte les conclusions de l'étude d'impact répondant ainsi aux prescriptions des articles du Code de l'Environnement R 122-5 et R 123-8.

Il est clair, accessible au public et les prescriptions réglementaires semblent respectées.

Suite à l'avis de l'Ae, le porteur de projet a édité un nouveau RNTEI portant le même numéro de version que celui déposé initialement au dossier. Ce nouveau document est joint au mémoire en réponse à l'avis de l'Ae.

#### *L'étude d'impact :*

Après analyse détaillée, j'estime que l'étude d'impact présentée à l'enquête publique aborde successivement et chronologiquement chaque point évoqué dans l'article R122-5 du Code de l'Environnement répondant ainsi de manière exhaustive aux prescriptions réglementaires, le contenu étant proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

Il apparaît que les solutions techniques retenues lors de la réalisation de ce projet permettent de limiter les sources potentielles de pollution de l'air et de bruit.

Il apparaît de même que, en phase d'exploitation, toutes les mesures de protection de l'environnement, des personnes et des biens semblent avoir été prises.

Je considère que les explications du porteur de projet, à chacune des recommandations reçues lors de la consultation administrative, reprend chaque questionnement **qui le concerne** et y apporte, sinon une prise en compte des demandes ou des solutions, des précisions argumentées.

## **II – 4 – 2 – 4 Le contenu du dossier**

Après une analyse approfondie, je considère que la composition du dossier présenté par le porteur de projet à l'enquête publique répond de manière exhaustive aux préconisations du Code de l'Environnement et du Code de l'Urbanisme.

### **II – 4 – 3 Sur les recommandations de l'Ae – les avis des PPSCI – la contribution publique – mes observations**

Au préalable, il convient de préciser que l'évaluation environnementale favorise une approche par projet plutôt qu'en procédure.

Ce projet fait partie d'un projet de plus grande envergure que sera la zone DLI Sud au terme de ses équipements.

Ce projet de DLI Sud comportera plusieurs pôles de réalisation qui devraient se concrétiser et dont la conception devrait s'échelonner dans le temps et constituer autant d'étapes dépendantes de financements différents.

Il est nécessaire de rappeler ici que le GPMD est le propriétaire des terrains et les dits-terrains seront sous bail à construction par le bailleur : GPMD à destination du preneur /maître d'ouvrage : SFAN.

## **II – 4 – 3 – 1 Sur les recommandations de l'Ae**

Les recommandations de l'Ae ont fait l'objet de réponses précises et argumentées de la société SFAN jointes au document présenté.

### **Des recommandations restées sans réponse**

Il apparaît que les points restés sans réponse se recadrent comme suit :

- Point 1 : actualisation de l'étude d'impact : ce point concerne le **GPMD** ;
- Point 9 : étude de trafic quantitative à l'échelle de DLI Sud : ce point concerne le **GPMD** ;
- Point 13 : actualiser l'étude des polluants atmosphériques à l'échelle de la zone DLI Sud : ce point concerne le **GPMD** ;
- Point 15 : préciser les mesures de suivi des arrêtés préfectoraux : arrêté préfectoral portant dérogation au titre de l'article L411-2 CE au bénéfice du GPMD en vue de l'aménagement de la zone DLI Sud à DUNKERQUE et ses annexes 1 à 4 du 07 avril 2015 (annexe 15) ainsi que l'arrêté préfectoral d'autorisation concernant l'aménagement de la plateforme DLI Sud au Port Ouest de DUNKERQUE du 06 août 2015 (annexe 19) concernent le **GPMD**.

Il est évident que SFAN, maître d'ouvrage de son projet, ne peut préjuger des projets futurs portés par d'autres maîtres d'ouvrage sur la zone DLI Sud. Il appartient à l'Ae de saisir le GPMD quant aux recommandations qu'elle soumet au propriétaire des terrains et initiateur du projet DLI Sud.

### **De la récupération de l'eau de pluie**

L'Ae recommande au Point 8 d'envisager la réutilisation de l'eau de pluie dès le stade de la conception.

SFAN étudie la possibilité de récupérer l'eau de pluie pour les sanitaires et l'arrosage des espaces verts et précise que cette solution sera vraisemblablement mise en place.

Parallèlement, je développe le thème 3 « des eaux douces et eaux saumâtres » de la contribution publique quant au risque du biseau salé.

## **II – 4 – 3 – 2 Sur les avis des PPSCI**

Les PPSCI consultées ont répondu avec avis favorable assorti de remarque, réserve ou prescription.

Je considère que les avis émis sont favorables à l'unanimité et qu'il appartient au porteur de projet d'apporter une réponse à chaque remarque, réserve ou prescription.

## **II – 4 – 3 – 3 sur la contribution publique**

Les observations du public, en l'occurrence des associations de protection de l'environnement, sont très représentatives d'un public avisé des contraintes liées à l'environnement sur le secteur du port Ouest.

### **Du risque de submersion**

Devant l'accélération du changement climatique, il est suggéré de placer le seuil des bâtiments 0.50m plus haut que la plateforme afin de s'affranchir de l'impact des précipitations. La réponse fournie par SFAN de placer les plateformes conformément au règlement de la zone n'est pas la réponse attendue par le contributeur qui aurait sûrement voulu une adhésion à sa demande. Cette réponse de conformité aux dispositions du règlement de la zone répond aux attentes du GPMD qui est celui qui maîtrise techniquement les contraintes futures du site dues au changement climatique.

### **De la collecte des eaux suite à incendie**

En cas d'incendie, les eaux d'extinction sont récupérées dans des ouvrages dédiés. Il faut vérifier la capacité de ces ouvrages en fonction du cumul des eaux d'extinction et des eaux dues à de fortes précipitations.

La prise en compte dans les règles de l'art, lors de l'étude, du problème soulevé ci-dessus assure de l'analyse du risque.

### **Des eaux douces et eaux saumâtres**

La remontée du front de salinité observée ces dernières années avec les périodes de sécheresse impose la récupération de toutes les eaux douces et leur infiltration au travers des noues pour maintenir la présence d'eau douce au-dessus des eaux saumâtres.

Il est demandé la mise en place de piézomètres contrôlant le comportement de la nappe à l'avancement des aménagements.

Il appartient pour des raisons de compétences et d'unicité de responsabilité que GPMD se charge de la mise en place de piézomètres et du contrôle du comportement de la nappe.

La remontée du front de salinité est un point préoccupant par la présence du biseau salé (ou intrusion salée) qui est une intrusion d'eau saumâtre ou salée dans une masse d'eau.

En zone côtière, la nappe d'eau douce est en contact direct avec la nappe d'eau salée plus dense. Le simple fait de trop pomper, ou le **défaut d'alimentation d'une nappe à la suite d'une période moins pluvieuse**, suffit à permettre à l'eau salée de polluer une nappe d'eau douce utilisée comme aquifères pour l'irrigation, la fourniture d'eau industrielle ou potable, ou surtout conduit au déplacement de l'interface eau salée/eau douce.

Il existe, dans un périmètre plus ou moins large autour du projet, 14 captages d'eau industrielle.

Il est important que le choix de récupérer et **stocker les eaux de pluie** pour l'arrosage des espaces verts et les sanitaires ne mette pas en péril l'équilibre hydrostatique entre l'eau douce et l'eau salée.

### **D'un effet « cocktail » avec traitements chimiques sur les palettes**

Vérifier que les traitements chimiques éventuels sur les palettes ne pourraient pas avoir un effet de type « cocktail » en cas d'incendie.

La réponse apportée permet d'être rassuré quant à l'impossibilité ou tout du moins à la limitation de l'effet de type « cocktail ».

### **De la voie ferrée**

Afin de limiter le crissement des roues de wagons sur les rails préjudiciable sur l'environnement par le bruit, il est important de définir une desserte ferroviaire avec des courbes de 400m.

GPMD possède un cahier des charges de raccordement au réseau ferré portuaire auquel SFAN se conformera et confiera son dossier à un bureau d'étude spécialisé

### **Des inventaires et suivis du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel**

Les derniers résultats des ces inventaires et suivis ne figurent pas au dossier.

La zone DLI Sud est en dehors du périmètre du SDPN. La zone doit se conformer à un arrêté préfectoral spécifique de 2015.

### **Des éclairages du site**

La mise en œuvre d'éclairages extérieurs définis afin de ne pas diffuser de pollution lumineuse vers les cœurs de nature identifiés dédiés à l'avifaune nicheuse garantit la limitation de l'impact.

### **D'un chantier propre**

la certification BREEAM Very Good oblige le pilotage par le constructeur de son chantier respectant des contraintes environnementales qui sont explicitées au chapitre WST01. Ces contraintes sont garanties d'une maîtrise de gestion des déchets.

## **II – 4 – 3 – 4 Sur les observations que j'ai formulées**

### **Du résumé non technique de l'étude d'impact**

Suite aux recommandations de l'Ae, ce RNTEI a été modifié et joint au « mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale » en annexe 2. Ce RNTEI modifié porte les mêmes références que le RNTEI inclus dans le dossier initial. Il eut fallu éditer une nouvelle version annulant et remplaçant la précédente.

SFAN a répondu à une demande de l'Ae mais les 2 RNTEI identifiés sous la même version restent néanmoins sujets à utilisation différente selon le lecteur, tout particulièrement en version dématérialisée.

### **De l'étude d'impact et des compléments apportés dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae**

Les modifications et compléments à l'étude d'impact font l'objet, dans le mémoire en réponse à l'Ae, d'identification des pages ou des chapitres concernés par les dits modifications et compléments.

Le dossier ICPE n'a pas été modifié suite à l'avis de l'AE. Toutefois, les pages du dossier nécessitant des précisions ont été clairement indiquées dans le mémoire en réponse avec les compléments attendus.

SFAN a répondu à une demande de l'Ae mais les éléments importants contenus dans le mémoire en réponse peuvent être non vus, selon le lecteur, tout particulièrement en version dématérialisée.

### **De la propriété du terrain**

Le dossier fait référence à une promesse de vente du terrain concerné alors qu'il s'agit d'une promesse de bail à construction.

L'attestation notariée jointe au mémoire en réponse au PV de synthèse devrait être présente dans le dossier.

### **Des extraits Kbis**

SFAN a joint au mémoire en réponse au PV de synthèse un Kbis SFAN et un Kbis SDAN. Je ne suis pas en mesure de juger de leur utilité dans le dossier aussi il importerait aux services instructeurs de la demande d'autorisation environnementale et/ou de la demande de permis de construire de décider de leur présence ou non.

### **De l'assainissement – de sa capacité – du nombre de stations**

Le dossier fait référence à une station d'assainissement 110 équivalent habitants. Le plan masse réseaux affiche deux stations d'assainissement 50 équivalent habitants chaque. La cohérence doit exister entre les pièces écrites et les pièces graphiques.

Le porteur de projet explique que le dimensionnement des stations autonomes sera mis en cohérence avec le nombre d'équivalents habitants présent sur le projet.

Je ne porte pas d'appréciation sur le dimensionnement ou le nombre de stations, je demande une cohérence entre les documents écrits et les documents graphiques.

### **De l'éclairage du site en phase « opérationnelle »**

Entre 2 paragraphes du dossier traitant de l'éclairage en phase opérationnelle, il est exposé deux états différents de l'éclairage. La cohérence doit exister dans les pièces écrites traitant du même sujet.

Le porteur de projet explique qu'il n'y a pas forcément contradiction. Il sera bien mis en place un éclairage intérieur et un éclairage extérieur.

Je ne porte pas d'appréciation sur le nombre ou la qualité des appareils d'éclairage, je demande une cohérence entre le résumé non technique de l'étude d'impact et l'étude d'impact.

### **Du contrôle de sécurité des équipements sous pression**

Dans le dossier d'analyse des risques, il est fait référence à l'arrêté du 15 mars 2000 modifié relatif à l'exploitation des équipements sous pression. Cet arrêté a été abrogé par l'arrêté du 20 novembre 2017 relatif au suivi en service des équipements sous pression et des récipients à pression simples.

Le porteur de projet précise que ce texte est donné à titre indicatif et rappelle que la notice d'hygiène sécurité n'est plus obligatoire dans le cadre du dossier d'autorisation.

Dont acte, mais lorsqu'il est donné une information, autant qu'elle soit d'actualité.

## **II – 4 – 4 Sur le bilan du projet et son utilité**

Le bilan du projet repose sur une confrontation des avantages du projet avec les inconvénients qu'il engendre et d'en déduire son utilité.

En préalable, il convient de préciser que l'évaluation environnementale favorise une approche par projet plutôt qu'en procédure.

Ce projet fait partie d'un projet de plus grande envergure que sera la zone DLI Sud au terme de ses équipements.

Ce projet de plus grande envergure comporte plusieurs pôles de réalisation qui devraient se concrétiser et dont la conception devrait s'échelonner dans le temps et constituer autant d'étapes dépendantes de financements différents. Je ne peux, cependant, mener ma réflexion que sur les objectifs à atteindre lors des travaux d'aménagement et lors de la phase exploitation de la plateforme logistique objet du dossier soumis à enquête, **ses** avantages et **ses** inconvénients :

- Limitation du bruit, des envols de déchets lors de la phase « travaux » et la phase « exploitation » ;
- Chantier respectueux de l'environnement et de la législation du code du travail ;
- Construire une plateforme logistique respectueuse de l'environnement et s'y intégrant et répondant à des normes techniques limitant la consommation et/ou les pertes d'énergies ;
- Construire une plateforme logistique répondant à un emplacement géographique au plus près des zones économiques de production, de livraison et de consommation.

#### **II – 4 – 4 – 1 les avantages**

- Le contenu du dossier présenté à l'enquête publique est conforme aux contraintes réglementaires inscrites dans le Plan Local d'Urbanisme communautaire de la communauté urbaine de DUNKERQUE ;
- Le projet est compatible avec les trajectoires du SCoT Flandre-Dunkerque ;
- Le contenu du dossier présenté à l'enquête publique respecte les prescriptions du cahier des charges de la zone industrielle portuaire du GPMD ;
- La plateforme sera construite, au plus près du trafic maritime de conteneurs, dans une zone dédiée et adaptée ;
- La construction vise une certification BREEAM very good qui prend en compte : gestion de l'énergie – niveau de pollution des bâtiments – gestion de l'eau – management des personnes – accès à des transports durables – santé et bien-être des occupants – utilisation de process innovants – valorisation des déchets ;
- L'étude d'impact, ses annexes et compléments demandés par l'Ae et mis en pièces jointes au mémoire en réponse apparaît complète et les mesures d'évitement sont adaptées ;

- L'étude de dangers aborde l'analyse des risques et les solutions pour les éviter ou les limiter tout particulièrement le risque incendie.
- La phase travaux apportera de l'emploi ;
- L'éloignement des premières habitations de 870m et des vents dominants orientés Sud-Ouest évitant la propagation des éventuelles pollutions sonores et de l'air vers les dites habitations;
- Un quai « fer » pour raccordement au réseau ferré portuaire sera construit ;

#### **II – 4 – 4 – 2 les inconvénients**

- Les travaux engendreront une augmentation du bruit (camions et engins de manutention et travaux publics) mais les accès au chantier pourront se faire par une route située en dehors de zone habitée et des mesures d'évitement sont arrêtés ;
- La récupération de l'eau de pluie des toitures est en phase d'étude mais non arrêtée ;
- Le raccordement au réseau ferré portuaire est envisagé mais non arrêté ;
- Pas de liaison fluviale possible pour le moment.

#### **II – 4 – 5 sur le fond de l'enquête**

Après une étude attentive des pièces constitutives du projet et d'une participation du public représentant 24 occurrences sur les registre papier et dématérialisé, après avoir tenu 4 permanences, après avoir effectué une visite des lieux, après avoir rédigé un procès-verbal de synthèse au porteur de projet, avoir reçu son mémoire en réponse, après avoir réalisé un bilan des avantages et inconvénients, j'estime que le projet concernant la demande de permis de construire une plateforme logistique sur la commune de LOON-PLAGE apparaît maîtrisé dans ses différents aspects et impacts. Les avantages qu'il présente apparaissent ainsi l'emporter sur les inconvénients qu'il génère et penchent ainsi en faveur de sa réalisation.

#### **J'estime que :**

- les informations recueillies à la lecture du dossier, les observations du public et le mémoire en réponse du pétitionnaire m'ont apporté la capacité de me forger une opinion sur le projet ;
- Tout paraît mis en œuvre pour construire une plateforme logistique soucieuse du développement durable et de ses 3 piliers : économie/écologie/social soit un développement économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable.
- La réalisation de cette plateforme logistique sera d'une belle qualité architecturale ;
- Son intégration dans le paysage actuel apportera une amélioration de la vision de la zone industrielle portuaire ;

- Son implantation au plus près des navires porte-conteneurs permettra l'empotage-dépotage dans la zone industrielle portuaire.

**Je regrette que :**

- Le dossier unique d'autorisation environnementale et de demande de permis de construire n'ait pas comporté un distinguo entre les deux demandes.
- des incohérences existent entre le résumé non technique et l'étude d'impact ainsi qu'entre les documents écrits et documents graphiques.
- des documents similaires mais différents dans leur contenu portent le même numéro de version.
- Un texte cité à titre indicatif ne soit plus d'actualité et le fait qu'il soit non obligatoire ne retire rien à son obsolescence.

**Je recommande à l'Autorité Organisatrice de l'enquête:**

- de fournir aux mairies des avis d'enquête publique conformes à l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement.

**Je recommande au service instructeur du permis de construire :**

- d'estimer la nécessité des documents Kbis dans le dossier de permis de construire.

**J'ai noté que :**

- La construction de cette plateforme logistique est une construction « en gris », c'est-à-dire qu'elle est conçue sans connaître son utilisation future mais que la construction est lancée lorsque l'utilisateur est connu et a signé le bail.

**Je recommande au porteur de projet :**

- De prendre l'attache du Service Public d'Assainissement Non Collectif dès que l'(es) exploitant(s) de la plateforme est (sont) connu(s) ;
- De porter une analyse comparative des avantages et inconvénients de la récupération et le stockage des eaux de pluie par rapport à l'envoi intégral de celles-ci dans les noues de la DLI Sud pour se prémunir des effets du biseau salé ;
- De s'associer les compétences du GPMD concernant les aléas du biseau salé

**III AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LA DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE**

Dès lors, le projet présenté répond parfaitement aux besoins exprimés par la société SFAN de construire une plateforme logistique et qu'il est absolument indispensable pour atteindre les objectifs annoncés, identifiés et justifiés.

Je considère donc, au terme de cette analyse, que les avantages l'emportent sur les inconvénients liés à la phase chantier du projet.

En conséquence et pour toutes les raisons exposées ci-dessus



**J'émet un  
AVIS FAVORABLE**  
**A la demande déposée par la Société Foncière Axe Nord de permis de  
construire une plateforme logistique sur le territoire de la commune de  
LOON-PLAGE**

Houtkerque, le 02 mars 2020

Francis LECLAIRE  
Commissaire enquêteur

