



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur l’installation classée SAS DUNCOLD
à Loon-Plage (59)**

n°Ae : 2019-103

Avis délibéré n° 2019-103 adopté lors de la séance du 18 mars 2020

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 18 mars 2020 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'installation classée SAS DUNCOLD à Loon-Plage (59).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Christian Dubost, Sophie Fonquernie, Bertrand Galtier, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Éric Vindimian, Annie Viu, Véronique Wormser

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Nathalie Bertrand

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Nord, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 7 octobre 2019 et le dossier ayant été complété 20 janvier 2020.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 4 novembre 2019 :

- le préfet de département du Nord, ,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de Hauts-de-France, qui a transmis une contribution en date du 15 novembre 2019.

Sur le rapport de Gilles Croquette et Louis Hubert, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

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

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 12211 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 12213 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 1221 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 12319.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

La société Duncold est spécialisée dans le commerce de produits alimentaires frais. Elle a implanté une plateforme logistique sur la commune de Loon-Plage (59) au sein du Grand port maritime de Dunkerque (GPMD).

Cette plateforme est constituée de deux entités anciennes (Dunfresh et Dunfrost) et d'un bâtiment récemment acquis (Banalliance) situé à proximité immédiate. Elle permet d'entreposer des produits alimentaires secs, frais ou surgelés, réexpédiés sans transformation vers d'autres destinations.

Le projet consiste à adapter les installations existantes de production de froid, du fait de l'interdiction d'utiliser le R22² comme fluide frigorigène et de son remplacement par de l'ammoniac (NH₃), et à construire un nouveau bâtiment en extension du bâtiment Banalliance. La présentation ne distingue pas ce qui a d'ores et déjà été réalisé depuis 2015, de ce qui le sera dans le cadre du projet.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux, sont liés à l'activité principale de fret avec :

- la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre liées au transport maritime, au transport routier et à l'exploitation des installations,
- la limitation des nuisances liées au trafic routier (pollution de l'air, bruit),
- la préservation des milieux naturels non totalement artificialisés.

L'étude d'impact est de qualité inégale et non proportionnée aux principaux enjeux du dossier. Le périmètre d'étude, qui n'est pas clairement défini, n'est pas adapté dans le cas de certaines thématiques et le scénario de référence n'est pas défini.

Les principales recommandations de l'Ae sont les suivantes :

- présenter les alternatives envisagées pour les installations de production de froid et justifier le choix de la solution retenue,
- au vu des objectifs inscrits au plan d'aménagement et de développement durable du GPMD, justifier le choix de ne pas recourir au mode ferroviaire pour le transport des marchandises transitant par les entrepôts,
- compléter le dossier par une évaluation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques liées aux transports terrestres et maritimes et prévoir des mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation,
- réaliser de nouveaux inventaires de la faune et de la flore sur l'ensemble du périmètre du projet, et ajuster la délimitation des zones humides et les mesures de compensation et de gestion en conséquence,
- compléter l'analyse des effets cumulés et, pour le Grand port maritime de Dunkerque, réaliser une étude sur les trafics générés par l'ensemble des activités portuaires et leurs perspectives d'évolution.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

² Cf note n°3

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

La société Duncold, filiale du groupe Conhexa, est spécialisée dans le commerce de produits alimentaires frais. Elle a implanté une plateforme logistique sur la commune de Loon-Plage (59) au sein du Grand port maritime de Dunkerque (GPM).

Cette plateforme est constituée de deux entités anciennes (Dunfresh et Dunfrost) et d'un bâtiment récemment acquis (Banalliance), situé à proximité immédiate.

L'activité Dunfrost est dédiée à l'entreposage de produits alimentaires surgelés (-20 °C).

L'activité Dunfresh est vouée à l'entreposage de produits frais sous températures dirigées (0 à 18 °C) et de produits secs. Il en sera de même pour Banalliance.

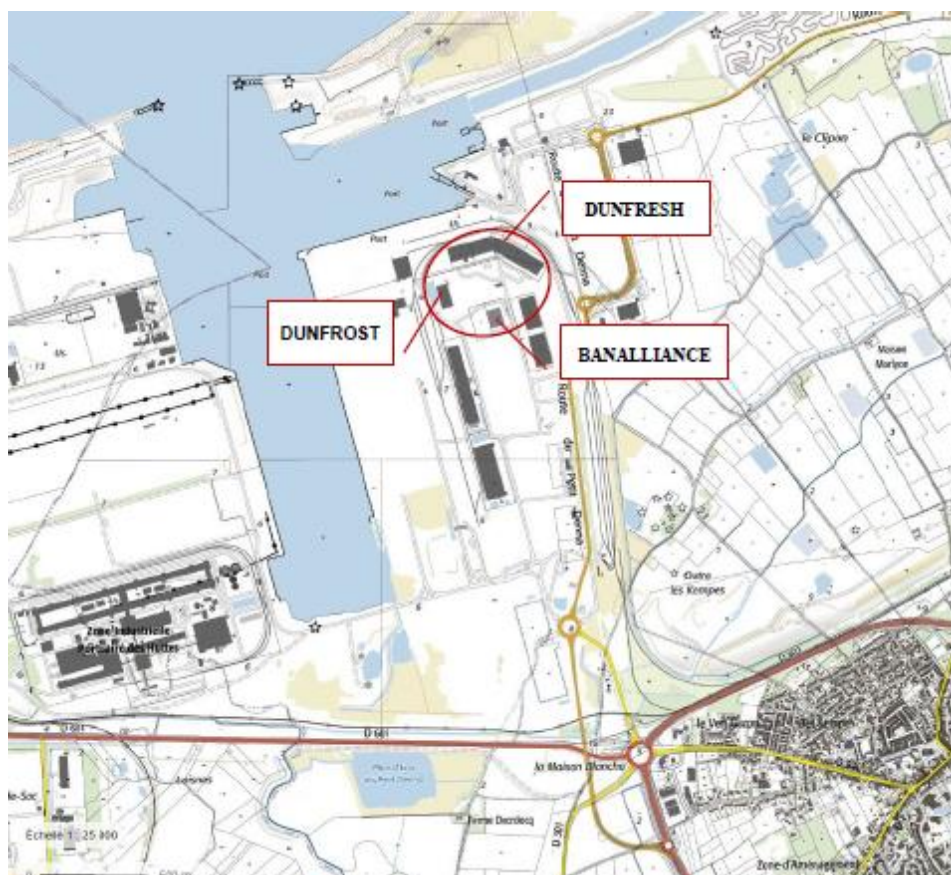


Figure 1 : Localisation du site (source : dossier)

Tous les produits en température positive sont des fruits, légumes, viandes et les produits secs comprennent des produits alimentaires (poudre de lait, sucre en poudre, etc.) et divers autres

consommables (cartons, outils et matériel industriel). Les produits en froid négatif sont des fruits, légumes, frites, poissons et viandes.

Aucune activité de transformation n'est présente sur le site, les produits étant simplement entreposés, puis réexpédiés vers d'autres destinations.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet consiste à adapter les installations existantes de production de froid et à construire un nouveau bâtiment en extension du bâtiment Banalliance.

Les principales modifications apportées aux installations existantes sont consécutives à l'interdiction d'utiliser le R22³ comme fluide frigorigène pour produire le froid et son remplacement par de l'ammoniac (NH₃). Elles se traduisent par :

- l'ajout de 220 kg d'ammoniac au sein de l'installation Dunfresh (remplacement d'un groupe froid fonctionnant au R22⁴),
- l'ajout de 475 kg d'ammoniac au sein de l'installation Dunfrost,
- la mise en œuvre d'installations de production de froid pour l'entrepôt Banalliance existant (60 kg d'ammoniac).

Les installations de l'extension du bâtiment Banalliance, avec la mise en place de deux nouvelles cellules de froid de 3 000 m² chacune, fonctionneront également avec de l'ammoniac (120 kg au total).

Globalement, la quantité d'ammoniac présente au sein de l'établissement Duncold s'élèvera à 2,58 tonnes. Il n'est pas prévu de stockage, l'installation ne nécessitant *a priori* aucune recharge de fluide.

La présentation du projet est assez touffue et ambiguë et ne permet pas d'en appréhender le contour et plus particulièrement de distinguer les évolutions du site d'ores et déjà été réalisées⁵ de celles qui restent à faire (modification des installations de froid et construction du nouveau bâtiment), qui sont, pour l'Ae, l'objet du projet. En effet, le dossier a tendance à analyser les évolutions des installations au regard de l'arrêté préfectoral du 7 avril 2015, auquel il est très régulièrement fait référence⁶, et non par rapport à la situation présente.

L'Ae recommande de clarifier la présentation du dossier en distinguant ce qui a d'ores et déjà été réalisé depuis 2015 et ce qui le sera dans le cadre du projet. Elle recommande également de joindre l'arrêté préfectoral du 7 avril 2015.

La capacité de stockage maximale des matières entreposées passerait de 265 208 m³ (soit 29 800 tonnes) à 354 608 m³ (soit 45 280 tonnes).

³ Le R22 ou chlorodifluorométhane est un hydrochlorofluorocarbure. Il est aussi connu sous les appellations HCFC-22, ou fréon 22, et a été utilisé notamment dans des applications de climatisation. Ce gaz pose un problème vis-à-vis du réchauffement climatique, puisqu'il a un potentiel de réchauffement global (ou PRG) 1 810 fois supérieur à celui du CO₂. Son utilisation est proscrite dans les appareils neufs depuis le 30 juin 2004 et dans les appareils anciens depuis le 1^{er} janvier 2015. (source : Wikipédia).

⁴ Cette opération a en réalité déjà été réalisée, il s'agit donc de régulariser la situation.

⁵ Le même terme d'« extension » est attribué à un bâtiment de Dunfrost, réalisé en 2015 et un autre de Banalliance, non encore réalisé.

⁶ L'arrêté qui a autorisé l'exploitation de cette installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), n'est pas joint au dossier.

Les flux de matières entreposées et transitant dans ces entrepôts représentent 900 000 tonnes de marchandises par an.

La durée prévue des travaux est de douze mois. Le coût de l'opération n'est pas précisé dans le dossier. Selon les indications données aux rapporteurs, il serait de 1,5 million d'euros.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à étude d'impact conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement au titre de la rubrique 1 du tableau annexé à l'article R.122 2 du code de l'environnement : « Installations classées pour la protection de l'environnement ». Il fera l'objet d'une enquête publique au titre des articles R. 123-1 et suivants du même code.

Le dossier présenté est celui d'une demande d'autorisation environnementale.

L'installation est soumise à autorisation⁷ au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). La demande d'autorisation vaut également autorisation au titre de la police de l'eau⁸.

En application de l'article R. 414-22 du code de l'environnement l'étude d'impact tient lieu de l'évaluation des incidences Natura 2000 requise au titre de l'article R. 414-19.

Le projet est situé au sein du Grand port maritime de Dunkerque, établissement public sous tutelle du ministère de la transition écologique et solidaire, pour lequel l'Ae a rendu plusieurs avis.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont liés à l'activité principale de fret avec :

- la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre liées au transport maritime, au transport routier et à l'exploitation des installations,
- la limitation des nuisances liées au trafic routier (pollution de l'air, bruit),
- la préservation des milieux naturels non totalement artificialisés.

2. Analyse de l'étude d'impact

2.1 Remarques générales

L'étude d'impact s'insère dans un classeur comprenant plusieurs fascicules (note de présentation non technique, présentation générale, étude d'impact, étude de danger). Un premier dossier daté

⁷ Au titre des rubriques 1511 de la nomenclature des ICPE (entrepôts frigorifiques, à l'exception des dépôts utilisés au stockage de catégories de matières, produits ou substances relevant, par ailleurs, de la nomenclature ICPE) et 4735 (présence d'ammoniac dans l'installation). D'autres installations sont soumises à déclaration (rubrique 2925 : ateliers de charge d'accumulateurs électriques).

⁸ Au titre de la rubrique 2.1.5.0 (rejet des eaux pluviales dans le sous-sol).

de septembre 2019 a fait l'objet de compléments en décembre 2019, à la demande des services instructeurs. L'étude d'impact est de qualité inégale et non proportionnée aux principaux enjeux du dossier (en particulier sur la question des trafics et celle des émissions de gaz à effet de serre).

S'agissant du périmètre d'étude, celui-ci devrait être présenté dès le début de l'étude d'impact, d'autant plus que des restrictions apportées à celui-ci pour certaines thématiques ne paraissent pas justifiées (cf. 2.2.5). Pour tous les enjeux environnementaux, l'analyse des impacts devrait porter sur le périmètre de l'ensemble de l'installation en rappelant le contexte plus général du GPM et de son fonctionnement.

Le scénario de référence n'est pas défini, ce qui rend particulièrement difficile la compréhension de l'analyse des incidences compte tenu de l'ambiguïté relative à sur la présentation du projet relevée ci-dessus (cf. 1.2). La description de l'évolution des installations frigorigènes sans projet nécessite notamment une attention particulière compte tenu des interdictions successives qui ont été introduites dans la réglementation. En particulier, il n'est pas envisageable de prendre en compte pour le scénario de référence des installations fonctionnant au R22, alors que ce fluide est interdit depuis le 1^{er} janvier 2015 et qu'il n'est plus utilisé sur le site.

2.2 État initial, analyse des incidences du projet, mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

S'agissant de l'ordre de présentation, les trafics générés par l'utilisation de la plateforme devraient être exposés avant les incidences du projet sur les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, la consommation d'énergie et le bruit étant en grande partie liées à l'augmentation des circulations.

2.2.1 Trafic routier, ferroviaire et maritime

Les informations fournies dans l'état initial, l'analyse des incidences du projet et les propositions de mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont très insuffisantes.

L'état initial comprend quelques données sur les trafics journaliers moyens observés sur les axes situés à proximité du Grand port maritime de Dunkerque (GPM) : (RD601, RN 316 et A16) mais ne fournit aucune information sur les circulations à l'intérieur de la zone portuaire⁹.

Pour les incidences temporaires, le dossier indique que les travaux engendreront une augmentation du trafic routier (poids lourds et véhicules légers) mais que « *l'impact restera faible pendant cette phase, au regard du trafic déjà existant au droit de la zone d'étude* ». Aucune indication n'est néanmoins fournie sur les axes susceptibles d'être empruntés, ni sur le volume de trafic qui est qualifié de « *difficilement estimable* ».

Le trafic routier journalier généré par le projet durant la phase exploitation est estimé à 80 poids lourds et 20 véhicules légers, portant ainsi le trafic total lié aux activités de Duncold à 265 poids lourds et à 345 véhicules légers par jour. Selon le dossier, les 220 poids lourds journaliers liés aux entrepôts Banalliance et Dunfresh n'emprunteraient pas « *d'axes principaux* ».

⁹ Il a été dit aux rapporteurs que le GPM n'en disposait pas lui-même.

comme des routes départementales, nationales ou même autoroute puisqu'ils font la navette entre le site DUNCOLD et le terminal des Flandres ». Ils n'auraient donc pas d'impact sur les axes routiers situés à proximité du port. Il a cependant été indiqué aux rapporteurs lors de leurs échanges avec le représentant de l'entreprise Duncold qu'une partie significative des expéditions, voire des acheminements, sera réalisée par voie routière.

Le dossier ne contient pas d'information sur le trafic maritime lié aux activités de l'établissement. Une évaluation des incidences du projet sur ce trafic est nécessaire afin de préciser les impacts sur les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Le port de Dunkerque dispose d'installations ferroviaires qui longent le site du projet mais il est indiqué que celles-ci ne sont pas utilisées par l'établissement Duncold.

L'Ae recommande dans le cas du scénario de référence et du scénario projet :

- ***de corriger les informations relatives aux trafics routiers générés par l'établissement Duncold, et à ceux du GPMD,***
- ***de fournir les données relatives aux trafics maritimes.***

Si les volumes de trafic générés sont modestes à l'échelle de l'établissement Duncold, la mauvaise qualité des informations fournies ne permet pas d'envisager une consolidation des données avec les autres activités génératrices de trafic situées à proximité, et donc une évaluation des trafics à l'échelle de l'ensemble du port de Dunkerque.

La mesure consistant à approvisionner le chantier avec des matériaux locaux, qualifiée à tort de mesure de compensation, n'est pas suffisamment précise. Les autres mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées (maintien des heures d'ouverture actuelles, par exemple) ne sont pas pertinentes. Enfin, le dossier n'envisage pas de mesure en faveur d'une moindre utilisation des véhicules particuliers comme le soutien au covoiturage.

2.2.2 Émissions de gaz à effet de serre et consommations énergétiques

Le choix de l'ammoniac dans le cas des installations Dunfresh et pour l'entrepôt Banalliance est présenté comme s'inscrivant « *dans une démarche de réduction de l'impact environnemental* » compte tenu de l'absence d'impact de l'ammoniac pour la couche d'ozone et le réchauffement climatique. C'est en premier lieu une mesure réglementaire.

L'installation Dunfrost continuera à fonctionner en partie avec un autre fluide frigorigène, le R404a, dont le pouvoir de réchauffement global¹⁰ est très élevé (PRG de 3 922) et qui fait l'objet de restrictions d'utilisation depuis début 2020¹¹.

¹⁰ Les différents gaz à effet de serre ont un impact différent sur le climat. Pour rendre possible la comparaison de l'impact de l'émission de ces gaz sur le climat, le GIEC fournit à travers ces rapports un facteur de caractérisation de ces gaz : le Pouvoir de Réchauffement Global (PRG). Ce PRG est établi sur une durée caractéristique : 20, 50, 100 ou 500 ans. L'émission de 1g d'un gaz à effet ayant un PRG de X est équivalent à l'émission de X g de CO₂. On parle alors de kilogramme équivalent CO₂ (kgCO₂e) (source : <https://www.bilans-ges.ademe.fr/fr/accueil>).

¹¹ Il est interdit depuis le 1^{er} janvier 2020 de charger un équipement en R404a neuf dès lors que l'équipement contient plus de 10,2 kg, ce qui n'est pas le cas des installations concernées. Il a été dit aux rapporteurs qu'il serait mis fin à l'usage de ce fluide lorsque la réglementation l'imposera.

L'Ae recommande de présenter la démarche de l'entreprise Duncold en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de préciser les évolutions envisagées pour l'installation Dunfrost fonctionnant encore partiellement avec du fluide R404a.

Les incidences de la phase travaux ne sont pas évaluées. Les émissions durant la phase d'exploitation sont présentées comme peu importantes et ne font l'objet d'aucune quantification.

La source d'énergie utilisée pour l'exploitation de l'entrepôt est l'électricité (éclairage, recharge des batteries des chariots et transpalettes, chauffage, fonctionnement des appareils). La consommation supplémentaire liée au projet apparaît significative, malgré l'appréciation fournie dans le dossier, puisque la consommation passerait de 8 000 MWh/an à environ 13 000 MWh/an.

Afin de permettre d'apprécier l'incidence du projet, il est nécessaire que soit présentée une évaluation des émissions de gaz à effet de serre prenant en compte l'ensemble des sources d'émissions à la fois pour la phase chantier (fonctionnement des engins de chantier, utilisation des matériaux, artificialisation des sols, etc.), et la phase d'exploitation (utilisation du R404a, consommation d'électricité, transports routier et maritime).

Comme mentionné précédemment, une attention particulière doit être portée au choix du scénario de référence. Comparer la solution retenue avec une solution qui ne tient pas compte de la situation actuelle du site ne constitue pas une option.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une évaluation de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre portant à la fois sur la phase travaux et la phase exploitation et de prévoir des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation.

2.2.3 Émissions de polluants atmosphériques

Le voisinage du site d'étude est caractérisé par une forte activité industrielle.

Le dossier indique qu'en 2017 les valeurs réglementaires sont respectées pour l'ensemble des onze stations présentes sur le territoire de la communauté urbaine de Dunkerque, sauf pour les « *objectifs à long terme pour l'ozone et l'objectif qualité pour les particules fines PM_{2,5}¹²* ». Des épisodes de pollution en PM₁₀ et à l'ozone ont par ailleurs été observés ponctuellement.

Pour réduire les émissions de polluants en phase travaux, il est prévu de limiter le recours aux groupes électrogènes et de réaliser les travaux durant la période hivernale ou printanière afin de limiter les envols de poussière.

Les émissions des poids lourds et des véhicules légers sont identifiées comme étant la principale source durant la phase d'exploitation. Le dossier ne fournit néanmoins pas d'évaluation de ces émissions et ne tient pas compte du trafic maritime supplémentaire généré par le projet. Les mesures de réduction des émissions du trafic routier se limitent à la limitation des vitesses et à la consigne d'arrêter les moteurs des camions en attente.

¹² La qualité de l'air est notamment qualifiée par les particules en suspension (particulate matter ou PM en anglais) de moins de 10 micromètres (PM 10) respirables, qui peuvent pénétrer dans les bronches. On parle de particules fines à partir de PM 2,5.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une quantification des émissions de polluants atmosphériques liées aux transports terrestres et maritimes.

2.2.4 Acoustique

La zone résidentielle la plus proche se trouve à environ deux kilomètres du projet.

L'arrêté préfectoral du 7 avril 2015 fixe les niveaux sonores en limite de propriété du site à 70 dB(A) en période diurne et à 60 dB(A) en période nocturne et les dimanche et jours fériés. La campagne de mesure réalisée a mis en évidence des niveaux sonores compris entre 51 et 58 dB(A) de jour et entre 50,5 et 55 dB(A) de nuit.

Les incidences du projet sur le niveau sonore, liées au fonctionnement des nouveaux groupes frigorifiques et l'augmentation des trafics, seraient « *difficilement quantifiables* » selon le dossier qui conclut néanmoins qu'elles ne devraient pas conduire à un dépassement des niveaux sonores en limite de propriété, ce qui semble plausible du point de vue de l'Ae. Une mesure des niveaux sonores est prévue dans les six mois après démarrage des activités de l'extension Banalliance afin de vérifier le respect des seuils.

2.2.5 Milieux naturels

Le projet est à deux kilomètres au sud de sites Natura 2000¹³ (zone de protection spéciale (ZPS) « Bords de Flandres » FR 3112006, zone spéciale de conservation (ZSC) « Bords de Flandres » FR3102002). Le dossier conclut au fait que « *le projet n'aura pas d'effet notable sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire ayant [déterminé] les zones Natura 2000 voisines* », ce qui n'appelle pas d'observation de l'Ae.

Le projet est à proximité de deux Znieff¹⁴ de type I (« Dune du Clipon » référencée 310007020, à 450 mètres à l'est, « Dunes de Gravelines » référencée 310030011, à 2,3 km à l'Ouest) et une Znieff de type II (« Plaine maritime flamande entre Watten, Loon-Plage et Oye Plage » référencée 310012024, à 500 mètres au Sud du site).

Le premier dossier daté de septembre 2019 ne comportait aucun inventaire de la faune et de la flore du site. À la demande du service instructeur (direction régionale de l'environnement et de l'aménagement des Hauts-de-France), l'étude d'impact a été complétée d'un chapitre dédié. Il apparaît cependant que le périmètre inventorié (« site d'étude ») est strictement limité à la parcelle concernée par l'extension de Banalliance. En outre, ces inventaires ont été réalisés en une seule journée, le 17 décembre 2019, ce qui conduit le bureau d'étude à écrire « *que cette date d'inventaire ne permet pas d'identifier toutes les espèces végétales et donc ne permet pas*

¹³ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

¹⁴ Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique. Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des Znieff a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

d'identifier tous les enjeux écologiques du site. Certains taxons n'ont été déterminés qu'au niveau du genre, voire de la famille ».

L'Ae recommande de réaliser de nouveaux inventaires de la faune et de la flore, sur l'ensemble du périmètre du projet et selon un protocole (dates et fréquences) approprié aux enjeux du territoire et aux espèces susceptibles d'être observées.

Les premiers résultats de cet inventaire ont permis de repérer sur chacun des habitats :

- sur les pelouses : la présence d'orchidées, sans pouvoir en identifier les espèces, mais également du Sénéçon du Cap (espèce exotique envahissante),
- sur les friches : l'Oyat, espèce patrimoniale et déterminante des Znieff de la région Hauts-de-France, des fourrés arbustifs d'argousier, ainsi que du Sénéçon du Cap,
- dans un bassin d'infiltration constitué en mare, une roselière de phragmite et de joncs.

Les oiseaux observés sont des individus qui ont survolé la zone d'étude ; la présence du Lapin de garenne et du Lièvre d'Europe est avérée ; aucun amphibien, reptile ou insecte n'a été observé, « *du fait de la période inadaptée de leur observation* ».

La délimitation des zones humides souffre des mêmes limites méthodologiques et n'a pu se fonder que sur quatre sondages pédologiques qui ne montrent pas de trace d'hydromorphie, mais ne suffisent pas à conclure, aucune analyse botanique n'ayant pu être menée à la période adéquate.

L'extension de Banalliance et de ses voies d'accès devrait entraîner la suppression de 500 m² de station d'Oyat.

Le dossier propose un certain nombre de mesures pour limiter les impacts pendant la phase chantier ainsi que des mesures dites « *de compensation d'impact* » qui sont en fait soit des mesures de réduction, soit des mesures de compensation, soit des mesures de gestion. L'ensemble devra être ajusté à l'issue des inventaires complémentaires. La conservation d'une station d'Oyat pourrait nécessiter un déplacement des plants actuels (et non la perspective d'une recolonisation naturelle) ; la préservation des orchidées nécessitera vraisemblablement l'absence de fauche pendant une période à déterminer selon la période de floraison des espèces présentes ; la nécessité du curage du bassin d'infiltration reste à démontrer.

L'Ae recommande d'ajuster les mesures de compensation et de gestion conservatoire à la lumière des inventaires complémentaires de la faune et de la flore à réaliser.

L'Ae recommande de compléter la délimitation des zones humides sur la base d'inventaires botaniques.

2.2.6 Ressources en eau

Le site est à proximité immédiate du bassin de l'Atlantique du Grand port maritime de Dunkerque et à l'ouest du watergang¹⁵ Schap Gracht. Le projet se situe sur la nappe d'eau souterraine des sables du Landénien des Flandres utilisée principalement pour les besoins industriels et agricoles en raison de sa dégradation (intrusions salines, nitrates et pesticides).

La consommation maximale d'eau passera de 2 000 m³ à 2 500 m³ par an. Les installations sont raccordées au réseau public d'alimentation en eau potable.

Les effluents sont constitués des eaux usées domestiques, des eaux pluviales de toiture et des eaux pluviales de parking et de voirie. La nature et la capacité des dispositifs de traitement sont décrits dans le dossier et leur dimensionnement considéré comme satisfaisant au regard des volumes à traiter. Si cette affirmation est étayée pour ce qui concerne les installations de Dunfrost et Dunfresh¹⁶, elle ne l'est pas pour ce qui concerne le dimensionnement de la lagune préexistante (fossé filtrant) recueillant les eaux pluviales de l'actuel bâtiment Banalliance, qu'il n'est pas prévu d'agrandir malgré l'extension du bâtiment et la création d'un second émissaire de rejet pour y déverser les eaux pluviales.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une analyse du dimensionnement du fossé filtrant destiné à recueillir les eaux pluviales de Banalliance.

2.2.7 Effets cumulés

Le dossier identifie six projets pouvant être à l'origine d'effets cumulés avec le projet dont trois se situant sur la commune de Loon-Plage. Il conclut à l'absence d'effets cumulés compte tenu de leur éloignement par rapport au site.

L'Ae relève néanmoins que les insuffisances de l'évaluation des incidences sur le trafic ne permettent pas d'évaluer correctement les effets cumulés pour cette thématique et les incidences associées sur la pollution de l'air et le bruit.

Par ailleurs, la liste fournie est incomplète. L'Ae a été amenée à produire plusieurs avis sur des projets situés au sein du GPMD, à proximité du site Duncold, qui devraient être examinés au titre des effets cumulés, avec notamment pour les trois dernières années : l'extension du quai de Flandre, la réalisation de l'apponement nord du terminal à pondéreux ouest et la plateforme logistique de la Société foncière axe nord (SFAN)¹⁷. Deux avis de 2012 ont porté sur

¹⁵ Un watergang est un fossé d'évacuation des eaux des marais, désignés sous le terme de wateringues, de l'ancien delta de l'Aa. L'eau y est prélevée pour être renvoyée vers la mer, soit à marée basse en ouvrant les écluses, soit par pompage (les moulins à vent des Pays-Bas et de Flandre d'autrefois ont été remplacés par des pompes électriques).

¹⁶ L'annexe 19 fournit les éléments permettant de confirmer le bon dimensionnement du bassin de tamponnement (2500m²) qui recueille les eaux pluviales avant rejet dans le bassin de l'Atlantique via le réseau du GPMD.

¹⁷ Ces avis sont accessibles aux adresses suivantes :

http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/191204_plateforme_logistique_loon-plage_59_delibere_cle69e666.pdf

http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/180221_-_realisation_appontement_gpmd_59_-_delibere_cle68f66e.pdf

l'aménagement de zones d'activités occupant des surfaces importantes et susceptibles de générer des trafics substantiels¹⁸.

L'Ae recommande :

- ***de compléter l'analyse des effets cumulés en prenant en compte tous les projets potentiellement concernés,***
- ***et, au-delà de l'étude d'impact du projet, au GPMD de réaliser une étude sur les trafics générés par l'ensemble des activités portuaires et leurs perspectives d'évolution.***

2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le choix de l'ammoniac pour les installations de production de froid, malgré les risques liés à sa toxicité en cas de fuite accidentelle, est présenté comme répondant notamment à un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le dossier ne précise pas si des alternatives ont été envisagées et quelles seraient leurs avantages et inconvénients eu égard à leurs incidences sur l'environnement.

L'Ae recommande de présenter les alternatives qui ont été envisagées pour les installations de production de froid et de justifier le choix de la solution retenue.

Des voies ferroviaires sont situées à proximité immédiate du site et le report modal fait partie des objectifs affichés par le GPMD dans son plan d'aménagement et de développement durable. La possibilité de recourir au mode ferroviaire pour le transport des marchandises ne semble néanmoins pas avoir été étudiée dans le cadre du projet.

L'Ae recommande, au vu des objectifs inscrits au plan d'aménagement et de développement durable du GPMD, de justifier le choix de ne pas recourir au mode ferroviaire pour le transport des marchandises transitant par les entrepôts.

2.4 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Plusieurs mesures de suivi sont prévues, dont le suivi des volumes ou tonnages de déchets évacués et un suivi par un écologue du bon entretien des espaces verts afin de définir chaque année les modalités d'entretien en fonction de l'évolution de ces surfaces et de leurs habitats.

Le dossier devrait être complété par des informations sur la fréquence des suivis ainsi que la durée prévue pour leur mise en œuvre. Le dispositif nécessitera d'être complété par un suivi des flux routiers (GPMD).

L'Ae recommande de préciser les modalités prévues pour le suivi des mesures de suivi.

¹⁸ Avis rendus sur l'aménagement de la « zone grandes industries » (http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/008438-01_avis-delibere_ae_cle15f278.pdf) et de la plateforme multimodale « Dunkerque Logistique International Sud » (DLI SUD) (http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/008437-01_avis-delibere_ae_cle137af3.pdf).

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique pourrait être plus synthétique en ne reprenant pas des détails non essentiels, comme la description de mesures dont certaines ne constituent que de simples rappels des mesures de gestion du site existant.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis et de rendre compte de façon plus synthétique des principaux éléments de l'étude d'impact.

3. Étude des dangers

Les événements pris en considération pour l'étude des dangers sont l'incendie d'un entrepôt (Dunfresh, Dunfrost, Banalliance existant et extension) et la dispersion toxique d'ammoniac. La dangerosité intrinsèque des produits, dont le NH₃, est détaillée.

L'identification de scénarios de dangers susceptibles de conduire à un accident majeur (zones d'effets dépassant les limites de propriété du site avec des effets irréversibles à l'extérieur du site) a conduit à réaliser une analyse détaillée des risques.

Le dossier qualifie le risque d'acceptable. Des mesures de sécurité complémentaires sont néanmoins suggérées compte tenu de « *l'intensité des effets dangereux* » et de « *la gravité " importante " des scénarii d'accidents considérés* ». Ces mesures ne font néanmoins pas l'objet d'engagements fermes de la part de l'exploitant.

L'Ae recommande de préciser les mesures de sécurité complémentaires qui seront effectivement mises en œuvre.