

Zone Grande Industrie 2

**Déclaration d'intention au titre des articles L121-18
et R121-25 du code de l'environnement**

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| 1. PRÉAMBULE | 4 |
| 2. MOTIVATION ET RAISONS D'ETRE DU PROJET // PLAN ET PROGRAMME DONT IL DECOULE | 4 |
| 2.1 Contexte du projet..... | 4 |
| 2.2 Périmètres d'études et du projet | 6 |
| 2.3 Objectifs | 6 |
| 2.4 Programme de travaux..... | 7 |
| 2.5 Principales étapes des travaux | 8 |
| 2.6 Phasage | 16 |
| 3. LISTE DES COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLES D'ETRE AFFECTÉES PAR LE PROJET | 17 |
| 4. APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT | 17 |
| 4.1 Le milieu physique..... | 18 |
| 4.1.1 Climat/Qualité de l'air..... | 18 |
| 4.1.2 Topographie/Bathymétrie/Géomorphologie marine | 18 |
| 4.1.3 Hydrodynamique/Hydrosédimentologie | 18 |
| 4.1.4 Géologie terrestre/sols..... | 19 |
| 4.2 Le milieu aquatique | 19 |
| 4.2.1 Hydrogéologie..... | 19 |
| 4.2.2 Hydrologie de surface | 19 |
| 4.3 Le contexte biologique | 20 |
| 4.3.1 Zonage d'inventaires et de protection | 20 |
| 4.3.2 Milieu naturel terrestre | 20 |
| 4.3.3 Milieu naturel marin..... | 20 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 4.4 | Le cadre de vie/Urbanisme | 21 |
| 4.4.1 | Occupation des sols/ Contexte paysager/Patrimoine architectural, culturel et historique | 21 |
| 4.4.2 | Accès et trafics..... | 21 |
| 4.4.3 | Gestion des nuisances et déchets | 21 |
| 4.5 | Le contexte socio-économique..... | 21 |
| 5. | SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES | 22 |
| 6. | MODALITES DE CONCERTATION AVEC LE PUBLIC | 23 |
| 6.1 | Concertation déjà engagée avec le public..... | 23 |
| 6.2 | Droit d'initiative..... | 23 |
| 7. | PUBLICITE DE LA DECLARATION D'INTENTION | 24 |

1. PRÉAMBULE

La Zone Grande Industrie 2 est une opération d'aménagement réalisée par le Grand Port Maritime de Dunkerque pour accueillir des activités industrielles.

Ce projet nécessite une autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau. A ce titre, il fera également l'objet d'une évaluation environnementale et d'une enquête publique.

2. MOTIVATION ET RAISONS D'ETRE DU PROJET // PLAN ET PROGRAMME DONT IL DECOULE

2.1 Contexte du projet

- La zone ZGI arrive à saturation et il convient de préparer l'avenir comme l'évoque le rapport Varin de 2022

Aujourd'hui la zone industrielle existante, ZGI, ne dispose plus de capacité d'accueil suffisante pour de nouvelles entreprises de la filière batterie.

Le rapport Varin remis en 2022 à la demande des Ministères de la Transition Écologique et de l'Industrie afin de rédiger un rapport sur la sécurisation de l'approvisionnement de l'industrie française en matières premières minérales pour la transition énergétique contient 4 recommandations dont l'une, relative à la localisation en France d'étapes amont de réalisation de batteries, concerne particulièrement le port de Dunkerque.

Pour les batteries, le rapport Varin propose d'utiliser le potentiel du parc industriel de très grande qualité de Dunkerque. D'une part, pour la présence de trois gigafactories à proximité et, d'autre part, parce que la logistique de ce port est un point fort exceptionnel.

Le rapport Varin est une des raisons stratégiques du choix de réaliser une nouvelle zone d'activité industrielle.

- Le projet s'inscrit dans la Stratégie Nationale Portuaire de 2022

La seconde ambition de la Stratégie Nationale Portuaire place les ports au cœur du développement économique. Elle doit se faire notamment à travers le développement de nouvelles activités dans les circonscriptions portuaires mais aussi de l'hinterland portuaire par des modes de transport massifiés pour réduire l'impact environnemental des chaînes logistiques.

Ce dernier objectif stratégique vise notamment au développement des « plateformes multimodales performantes », indique le document. Une action qui est menée en cohérence avec la stratégie de développement du fret ferroviaire.

Aussi, la nouvelle zone industrielle sera connectée à un faisceau ferré et la liaison ferroviaire doit être performante.

La troisième ambition de la Stratégie Nationale Portuaire concerne la transition écologique. Il s'agit notamment de permettre aux ports de se doter des moyens pour attirer dans leur circonscription les entreprises innovantes dans le domaine de la transition écologique. La filière batterie automobile rentre pleinement dans ce cadre.

- Le projet décline le projet stratégique 2020-2024 du port de Dunkerque

Le plan prospectif du projet stratégique du GPMD en cours relate clairement les ambitions du port de Dunkerque pour la période 2020/2024 : développer la filière batterie automobile. Réaliser la zone ZGI 2 répond à cette stratégie affichée.

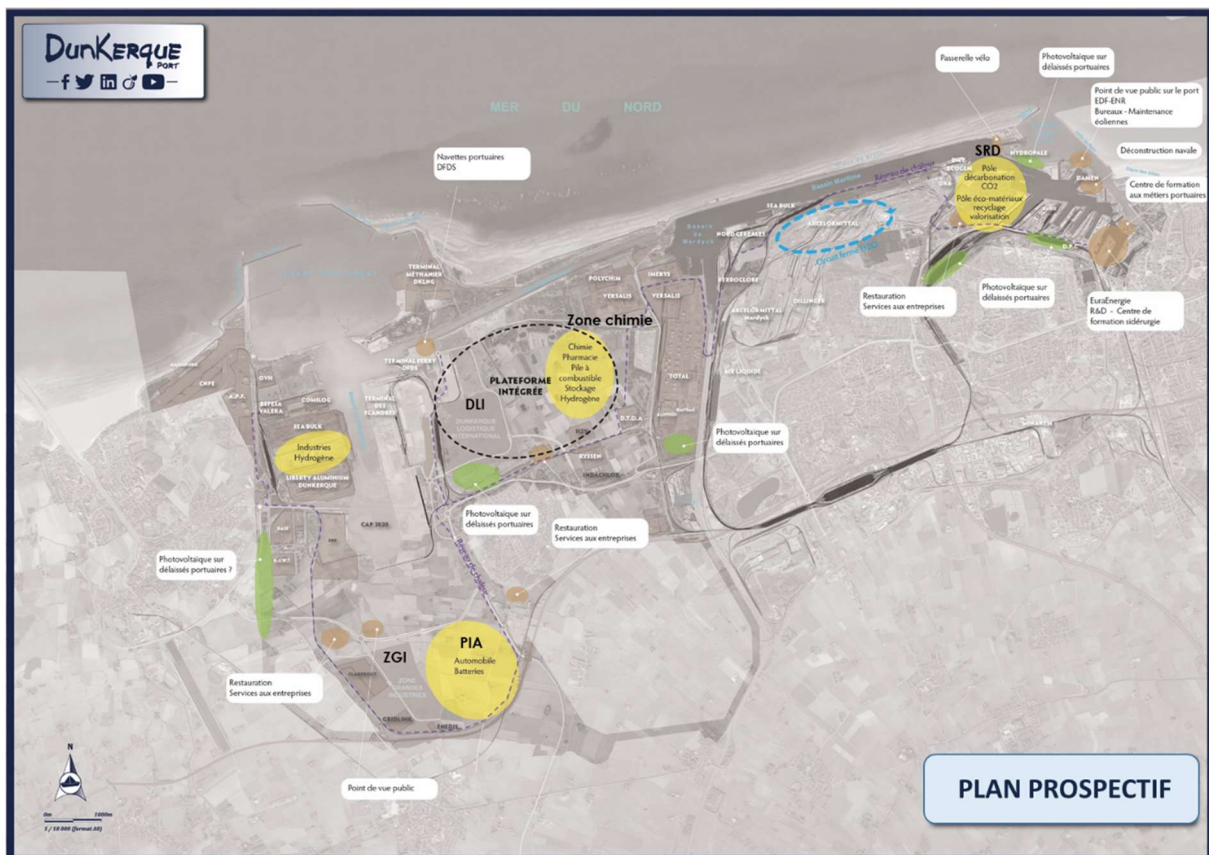


Figure 1. Plan prospectif du PS 2020 2024 (Source : GPMD)

Ainsi le projet de création d'une nouvelle zone industrielle est motivé par des raisons stratégiques majeures prévues dans des documents de planification stratégiques nationaux et prévues dans le projet stratégique de l'établissement GPMD.

2.2 Périmètres d'études et du projet

Le projet se situe sur la circonscription portuaire du Grand Port Maritime de Dunkerque, au niveau du Port Ouest. Il est situé sur les communes de Craywick, Bourbourg et Saint-Georges sur l'Aa.

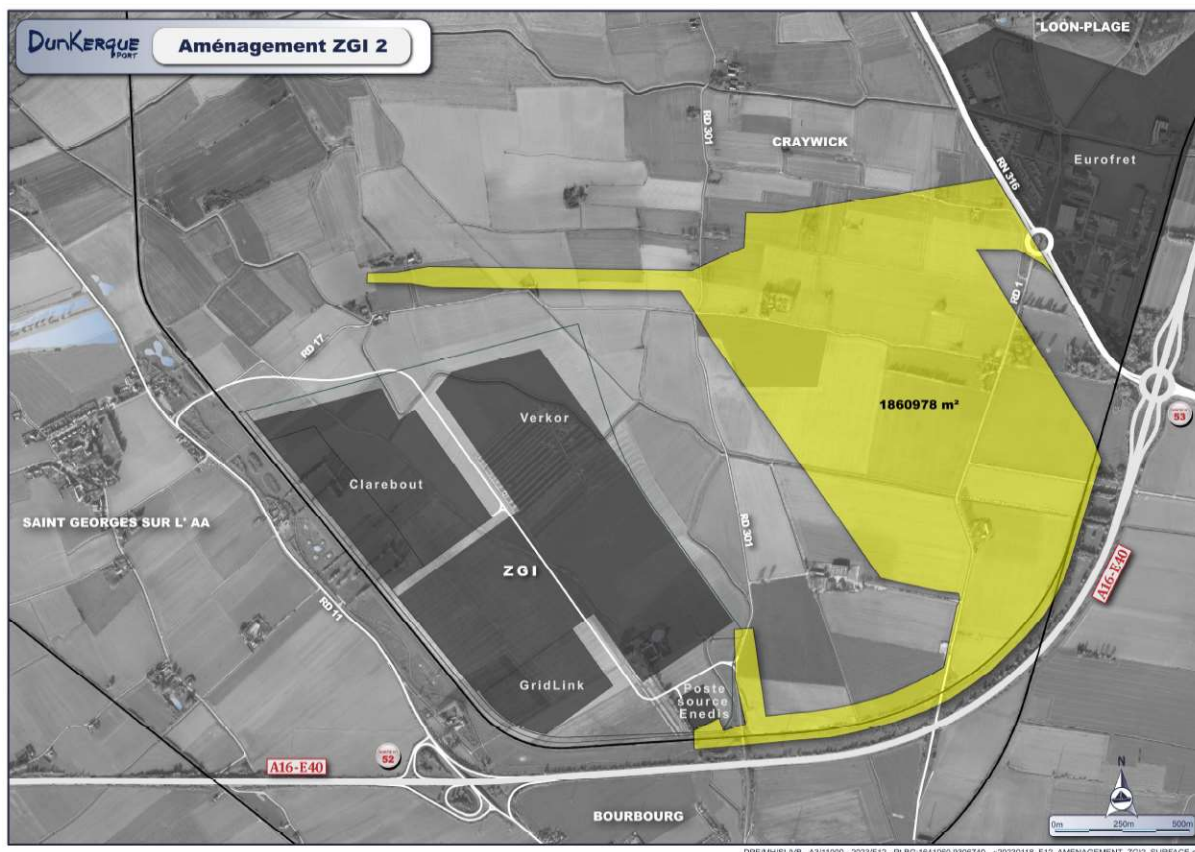


Figure 2. Plan de situation de l'emprise projet

2.3 Objectifs

Le GPMD occupe une position stratégique au carrefour de voies maritimes, routières et fluviales au Nord de l'Europe. Il lui appartient de valoriser ses atouts pour atteindre son plein développement. Le Port Ouest possède une importante réserve foncière à aménager, ce qui constitue une opportunité pour le développement du port.

Avec l'essor des véhicules électriques, les besoins en production de batteries vont s'accroître.

Pour anticiper le déploiement massif des véhicules électriques, L'Europe et la France investissent dans les usines de batteries. Les besoins sont très importants.

En 2000, le marché mondial des batteries lithium-ion (qui se sont imposées en raison de leur densité énergétique et de leur versatilité) pesait moins de 2 GWh, presque intégralement tiré

par les appareils électroniques. Il a augmenté à 230 GWh en 2020, l'automobile accaparant désormais 69 % de la production.

En 2030, il pourrait croître à 1 300 GWh, dédiés à 85 % à l'automobile. Afin d'éviter que l'augmentation des ventes de voitures électriques en Chine génère des pénuries de batteries, la production de batteries en France est un enjeu crucial.

C'est pourquoi les constructeurs automobiles veulent leurs fournisseurs à proximité.

La région Hauts de France est une terre de production automobile. Tout naturellement, 3 Gigafactories ont déjà annoncé leur implantation dont VERKOR sur la zone ZGI du port de Dunkerque.

Le port de Dunkerque va bénéficier de la logistique générée par cette nouvelle filière. Le marché présente encore des potentiels de développement importants. Le port de Dunkerque peut potentiellement encore accueillir des sites industriels dans la filière batterie que ce soit dans la production mais aussi l'amont afin de sécuriser certains minerais rares ou encore l'aval avec le recyclage.

Pour répondre aux enjeux du développement de la filière véhicule électrique en France et sur la région Hauts de France, le GPMD a souhaité proposer des solutions pour l'accueil d'entreprises de la filière batterie sur son territoire avec la création de ZGI 2.

2.4 Programme de travaux

Le projet prévoit :

- La réalisation d'une plateforme remblayée de 131 ha pour l'accueil d'entreprises de la filière batterie. Cette plateforme recevra également les dessertes routières et ferroviaires, la voie douce, les aménagements paysagers, les couloirs techniques accueillant les futurs réseaux le long de la desserte, les emprises commercialisables et les noues d'infiltration ;
- La réalisation desdites dessertes routières et ferroviaires, voie douce, aménagements paysagers, noues d'infiltration ;
- La réalisation de 85 ha de mesures compensatoires ;
- La déviation de watergangs.

Une vue d'ensemble schématique du projet est présentée ci-après.

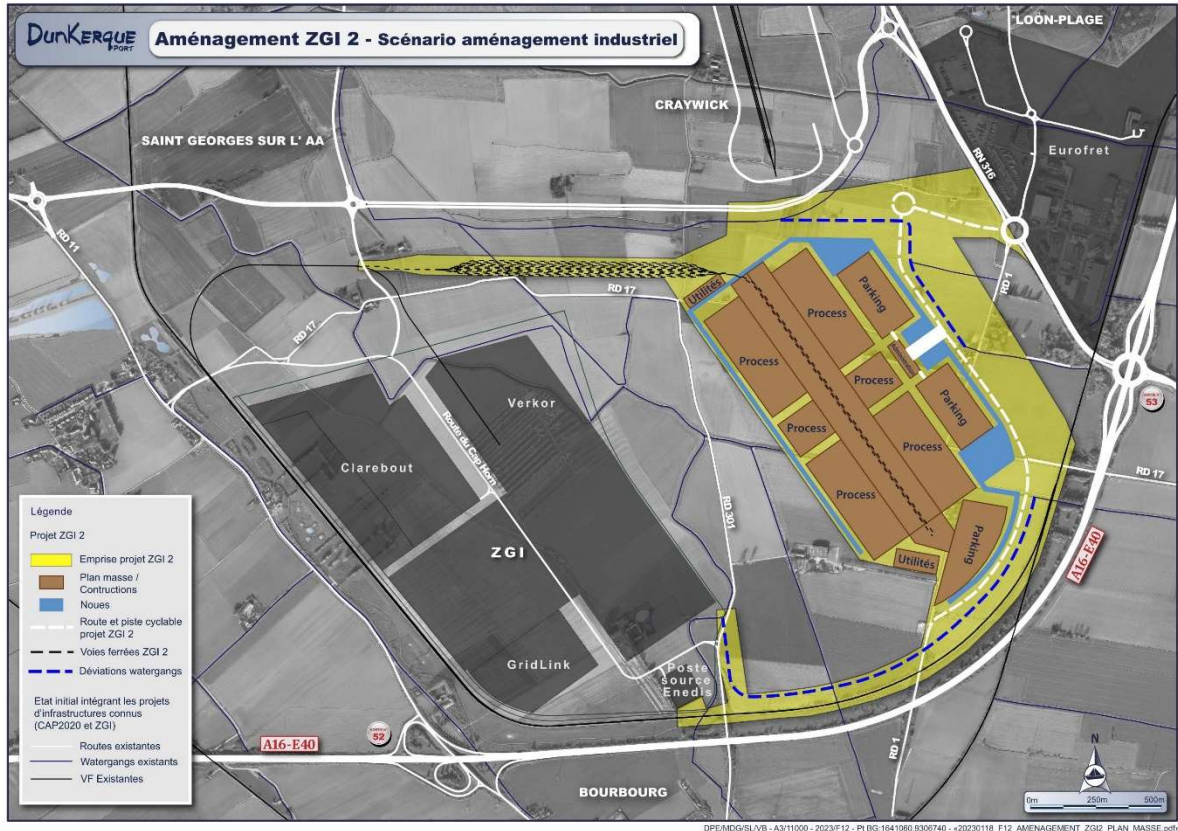


Figure 3. Vue d'ensemble schématique du projet en phase finale (Source : GPMD 2023)

2.5 Principales étapes des travaux

Les travaux se dérouleront en plusieurs étapes, en partie simultanées. Les principaux ateliers de travaux sont illustrés sur les planches ci-après, selon une chronologie simplifiée :

Travaux préparatoires

Il s'agit de nettoyer et préparer le terrain pour la mise en œuvre des remblais nécessaires à la constitution des plateformes (industries, voiries, voies ferrées).

Ils intègrent :

- L'installation de bases vie de chantier ;
- L'enlèvement des végétaux supérieurs ;
- Le décapage de la terre végétale afin d'obtenir des portances suffisantes sur 20 cm au niveau des zones de remblais ;
- La démolition de routes existantes.

Déviation de watergangs

La zone d'étude est une zone de polders gagnée sur la mer par endiguement à des fins de cultures. Ces terrains sont régulièrement inondés et des processus particuliers de drainage doivent être mis en œuvre en vue de l'évacuation de ces eaux. L'ensemble des watergangs joue ce rôle. Ce réseau de canaux s'écoule globalement de l'Est vers l'Ouest et se rejette dans la mer à Gravelines. Le rejet est situé à proximité de zones de baignade et d'activités nautiques. Les niveaux d'eau dans les watergangs sont fortement contrôlés.

Pour permettre l'exploitation des nouvelles surfaces portuaires, la déviation des watergangs en place est indispensable.

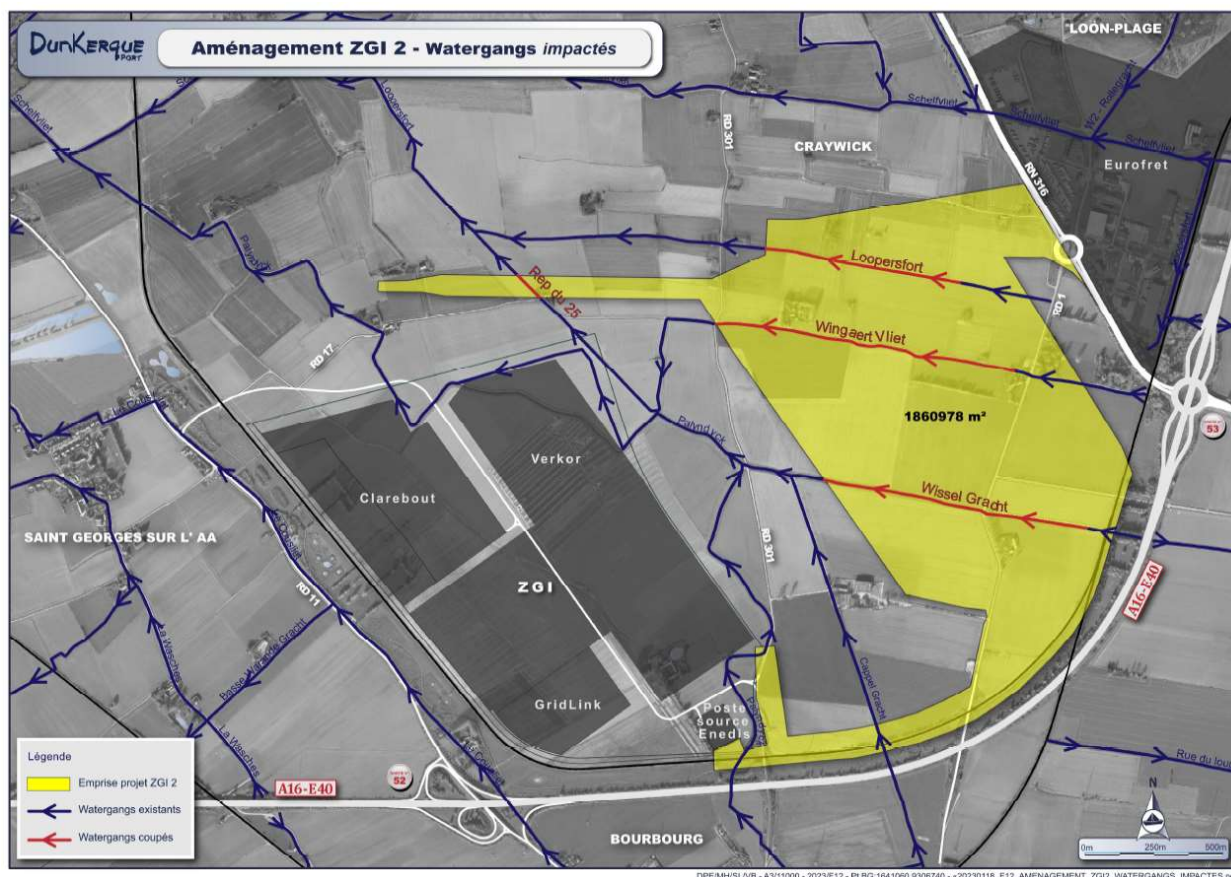


Figure 4. Vue des watergangs en rouge qui seront supprimés (Source : GPMD*, 2023)

Les watergangs concernés par les emprises du présent projet sont les suivants :

- Le Loopersfort qui draine les terrains de la zone d'étude d'où il prend sa source et s'écoule d'Est en Ouest afin de se rejeter dans le Schelfvliet, il est rejoint en partie Est par le Rep du 25 ;
- Le Wingaert Vliet qui draine les terrains de la zone d'étude en la traversant et s'écoule d'Est en Ouest afin de se rejeter dans le Palyndyck. Ce watergang prend sa source à l'Est de l'A16. Le Wingaert Vliet se connecte à l'Ouest de la zone d'étude au Rep du 25 qui lui-même se connecte au Loopersfort ;

- Le WisselGracht qui draine les terrains de la zone d'étude et s'écoule d'Est en Ouest afin de se rejeter dans le Palyndyck. Il est rejoint par le CappelGracht avant sa connexion au Palyndyck. Ce watergang prend sa source à l'Est de l'A16 ;
- Le Rep du 25 qui draine les terrains à l'Ouest de la zone d'étude et qui connecte le Wingaert Vliet (son point de connexion avec le Palyndyck) au Sud vers le Loopersfort au Nord ;
- Le Cappel Gracht qui draine les terrains au Sud-Ouest de la zone d'étude et s'écoule du Sud au Nord afin de se rejeter dans le WisselGracht. Ce watergang prend sa source à l'Est de l'A16.

Plus précisément, il est prévu les modifications suivantes :

- Le Loopersfort et le Wingaert Vliet reliés en amont de la zone d'étude seront amenés vers le nouveau Schelfvliet dévié préalablement dans le cadre du projet CAP2020 ;
- Le WisselGracht et le CappelGracht seront reliés au Sud de la zone d'étude et seront amenés vers le Palyndyck ;
- Les portions de Loopersfort et le Wingaert Vliet WisselGracht et CappelGracht seront ensuite supprimés.

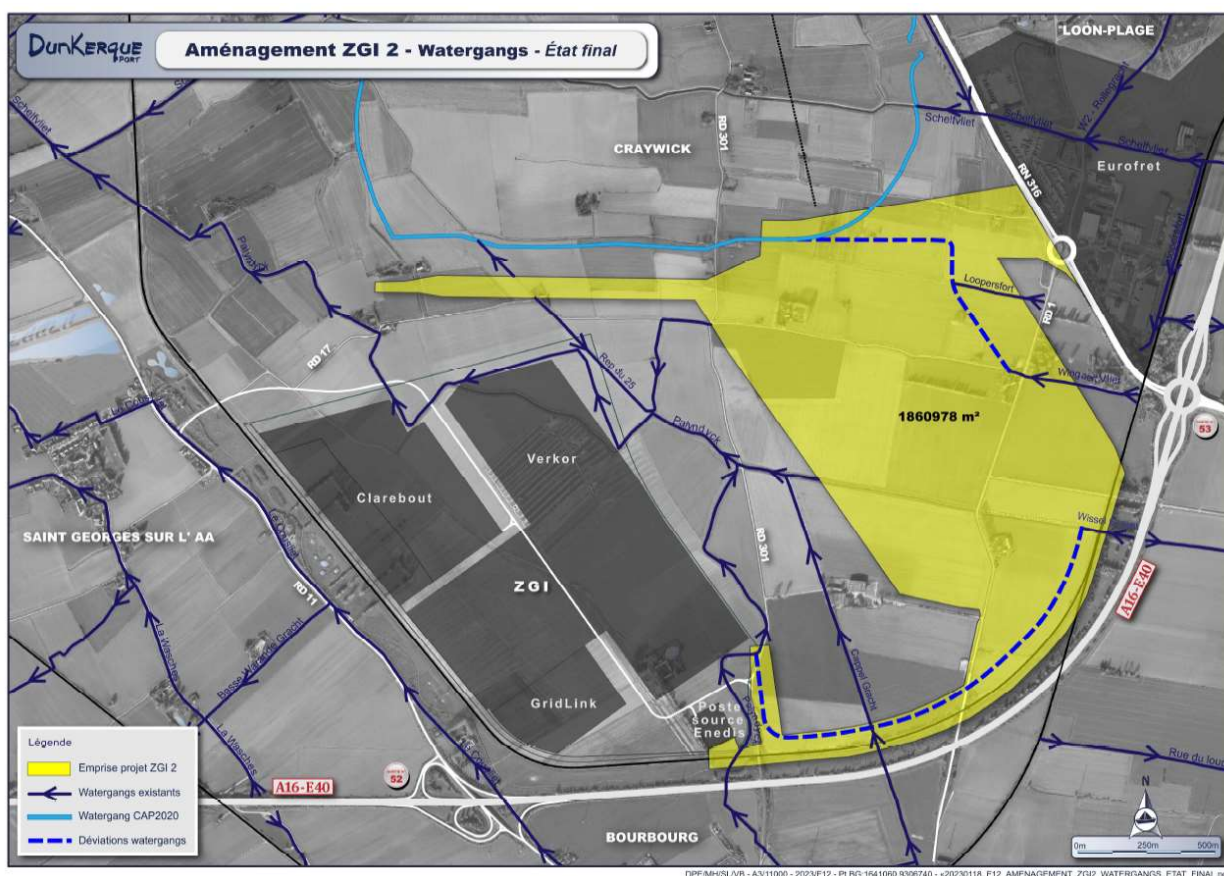


Figure 5. Vue des watergangs nouvellement créés (Source : GPMD, 2023)

Les canaux considérés seront de forme trapézoïdale et disposeront de côtes adaptées pour rétablir les écoulements mais également conserver les capacités de stockage en eau.

Aménagement de la plateforme

Le projet prévoit la réalisation d'opérations de terrassement nécessaires pour remblayer les plateformes industrielles et obtenir une portance suffisante pour les unités de production des futurs clients. Le sable nécessaire au remblaiement proviendra des stations de transit présentes sur le territoire portuaire. Il sera acheminé à l'aide de poids lourds mobilisés pour effectuer ces opérations de brouettage entre ces stocks et la ZGI 2. Ce remblaiement implique le retrait d'une couche superficielle de terre-végétale de l'ordre de 20 cm afin d'assurer les portances nécessaires pour les implantations industrielles.

Remblaiement de la plateforme

131 ha seront remblayés sur environ 2 m d'épaisseur, avec des matériaux d'apport extérieur (sables issus des zones de transit prioritairement). Les parcelles non commercialisées seront recouvertes par une couche de terre végétale. Un phasage est mis en œuvre :

- Phase 1 : Zone Nord Est 60 ha: 1 Mm³ de matériaux de remblais ;
- Phase 2 : Zone Nord 16 ha, création du faisceau ferroviaire et de la liaison ferroviaire à la plateforme ;
- Zone Ouest/Sud Est 60 ha : 1 200 000 m³ de matériaux de remblais, zone recouverte à l'avancement d'une couche de terre végétale de 10 cm.

La mise en œuvre des matériaux sur le terrain s'effectue à l'aide d'engins de terrassement conventionnels.

Ces opérations apparaissent nécessaires afin de préserver les futures installations industrielles d'une éventuelle montée des eaux. Le niveau de la plateforme se situera à environ 1.5 m au-dessus du terrain naturel actuel soit 4mNGF. En effet, une altimétrie inférieure à + 4 m NGF, engendrerait des contraintes sur les réseaux techniques, un surcoût sur les fondations des plateformes pour les industriels puisqu'il existe un affleurement de la nappe phréatique.

Une altimétrie supérieure à + 4 m NGF, présenterait quant à elle une souplesse non négligeable à l'industriel mais sera plus onéreuse à l'aménageur en raison d'un remblaiement de la zone plus conséquent.

Au sein de la plateforme, des travaux de création de systèmes de gestion des eaux pluviales seront également entrepris afin de favoriser une gestion par infiltration.

Système de gestion des eaux pluviales

L'altimétrie surélevée de la plateforme doit permettre la mise en œuvre d'une gestion des eaux pluviales par infiltration au sein de noues paysagères enherbées selon le principe suivant :

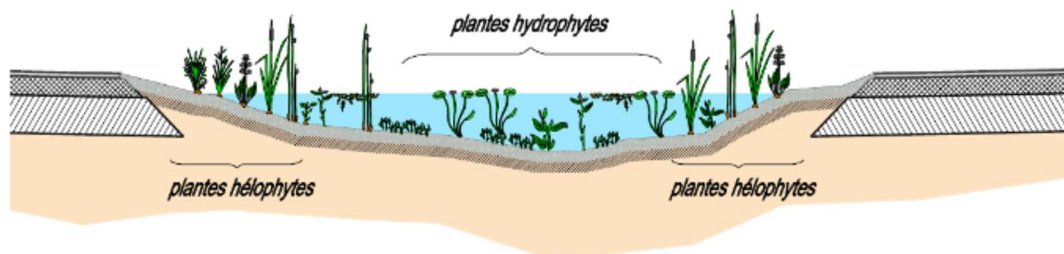


Figure 6. Schéma d'une noue paysagère (Source :Pier Do, 2023).

Toutes ces noues d'infiltration disposent d'une pente de talus très faible, c'est-à-dire du 10 pour 1, soit 10%. La profondeur des noues est au maximum de 1 m sans impact sur le terrain naturel.

Ces noues disposeront d'une décharge de sécurité à débit limité vers les watergangs de la zone du projet.

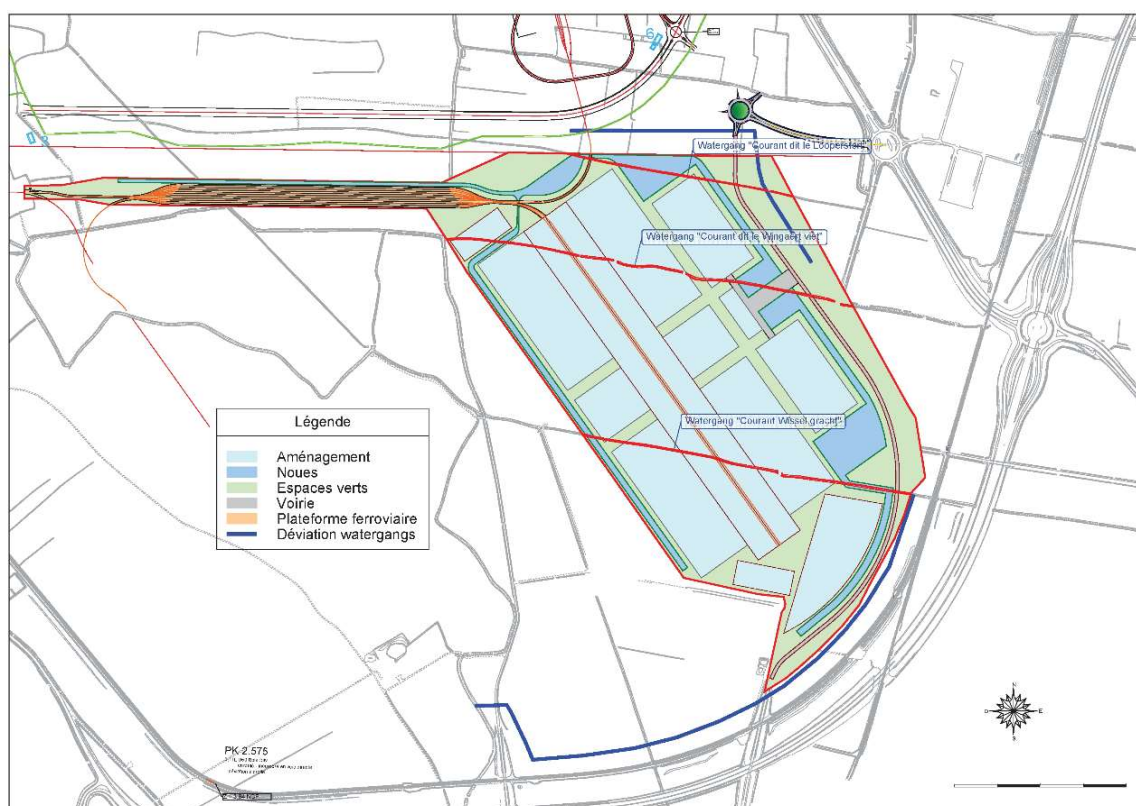


Figure 7. Schéma de principe des noues pour la ZGI (Pier Do, 2023)

Aménagement de la voie de desserte ferroviaire

Des infrastructures ferroviaires sont prévues dans le cadre de l'opération ZGI 2, raccordées à l'Ouest via les voies aménagées pour la zone ZGI, elles offriront aux entreprises s'implantant sur zone une opportunité de report modal.

Ces nouvelles infrastructures ferroviaires, dont le dimensionnement intègre les évolutions à venir dans le port Ouest en matière de report modal, se composeront :

- d'un faisceau ferroviaire constitué de 12 voies pouvant accueillir des trains de 850 m ;
- d'un tronçon de voie entre la voie ferrée de ZGI ;
- d'un tronçon de voie entre la sortie de faisceau côté Sud et l'entrée sur le site de l'industriel sur ZGI2 d'une longueur de 180 m.

A noter, le GPMD aménage les voies externes aux sites industriels, ce sont les clients finaux de la plateforme qui auront la charge de réaliser les aménagements ferroviaires au sein de leurs parcelles.

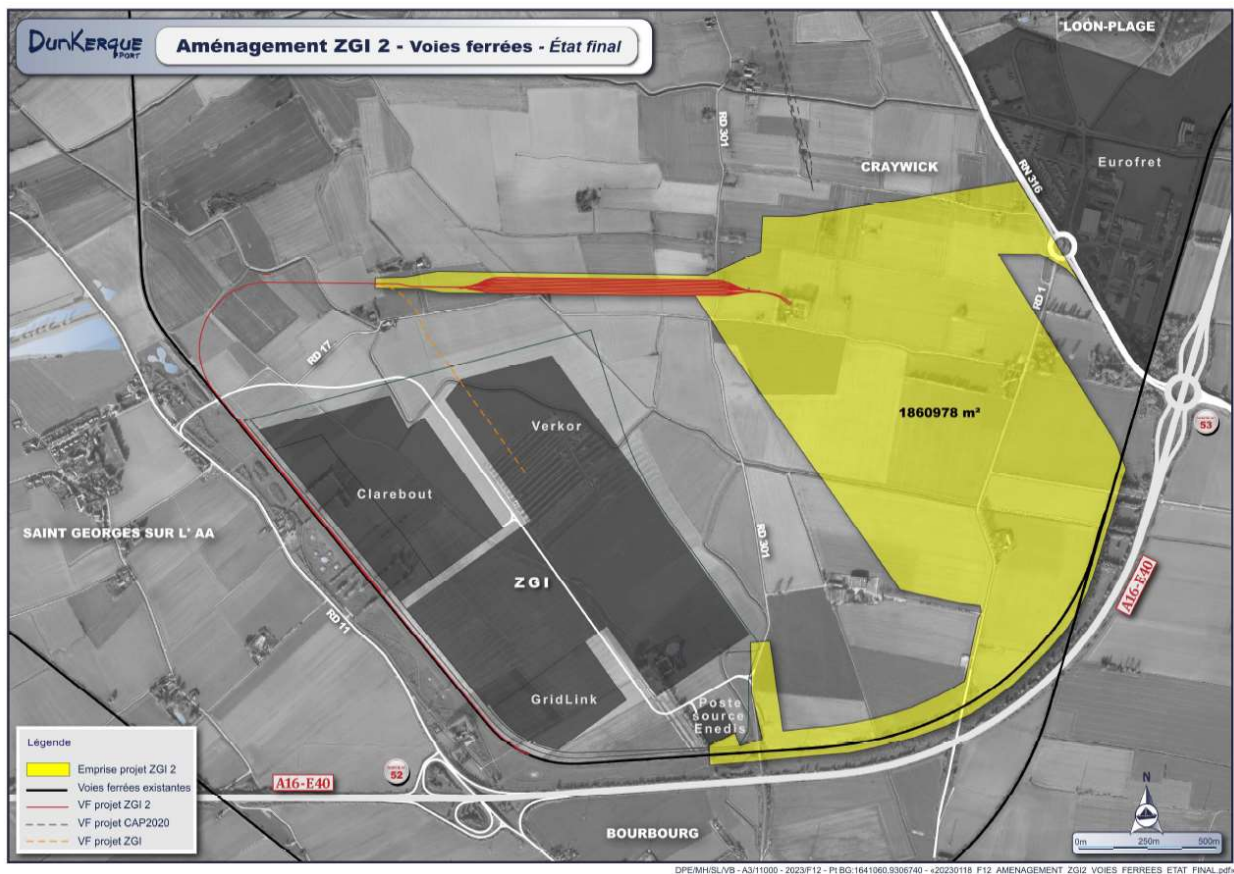


Figure 9. Schéma des accès ferroviaires (Source : GPMD, 2023)

Dévoisement de réseaux

De nombreux réseaux traversent et desservent le site portuaire. Ces réseaux sont la propriété de leurs concessionnaires respectifs (Enedis, SUEZ-Eau du Dunkerquois, GRDF et opérateurs de télécommunication.). Les travaux liés à ces réseaux seront donc réalisés par chaque concessionnaire qui a la charge d'obtenir toutes les autorisations nécessaires à leur réalisation. Par conséquent, le présent dossier ne concerne que les travaux qui seront réalisés par le GPMD (y compris voies routières, ferrées et pistes cyclables). De fait, les rubriques « loi sur l'eau » visées ici couvrent uniquement les travaux du GPMD. En revanche, l'étude d'impact présente l'ensemble des impacts liés aux travaux concourant au projet ZGI 2, c'est-à-dire ceux du GPMD mais également ceux des concessionnaires concernés afin de respecter la notion de projet.

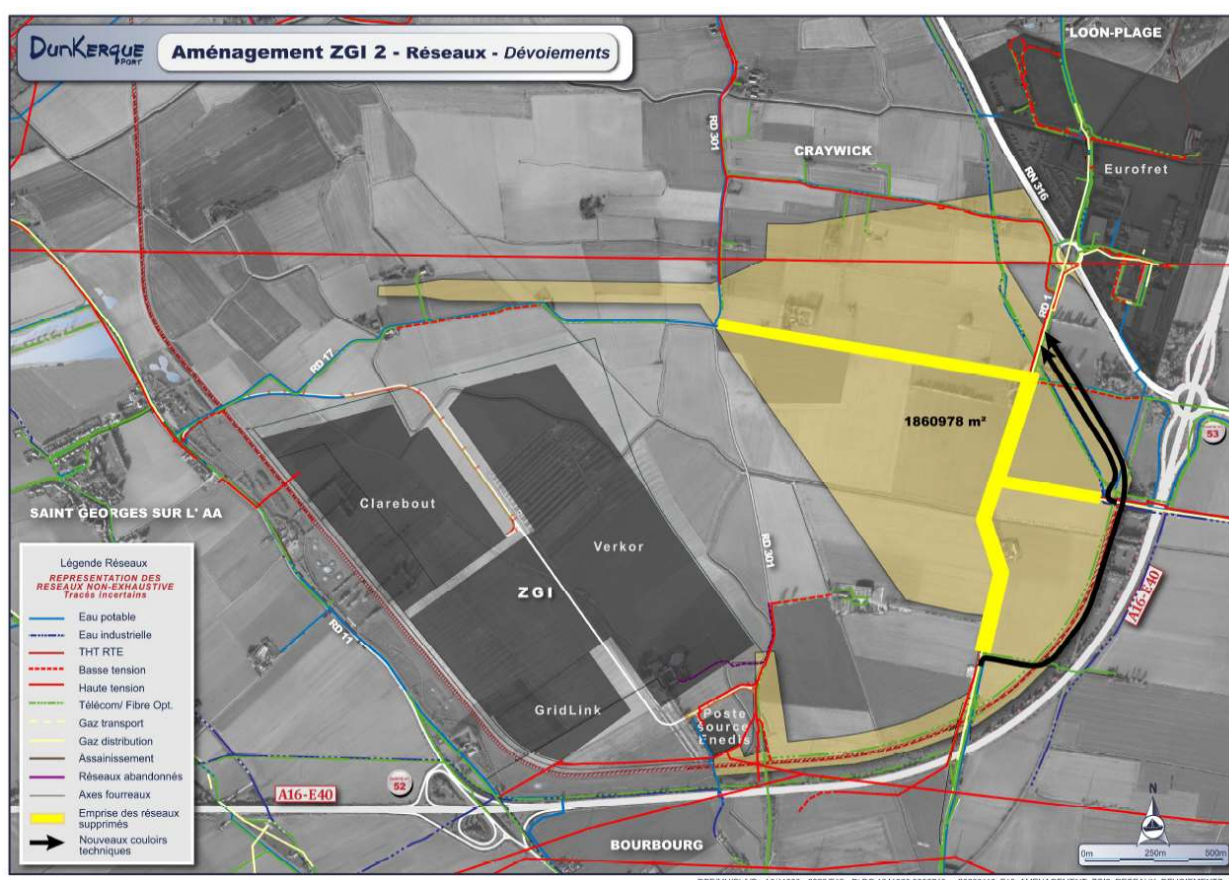


Figure 10. Schéma des dévoiements de réseaux (Source : GPMD, 2023)

L'ensemble des réseaux (EDF, eau, etc.) impactés seront déviés pour permettre la continuité des services publics et privés en fonction des besoins. Ces dévoiements interviendront au sein des couloirs techniques prévus au sein de l'emprise projet de manière à ne pas entraver les travaux de terrassement liés à l'aménagement de la plateforme. Dans le cas où les dévoiements peuvent être réalisés a posteriori des travaux de voiries, un couloir technique sera également mis à disposition le long de la desserte routière aménagée.

seront évaluées. En phase exploitation, seuls les impacts génériques du développement des activités industrielles accueillies par la plateforme ZGI2 (trafics, bruits...) pourront être évalués à ce stade.

4.1 Le milieu physique

4.1.1 Climat/Qualité de l'air

Les effets attendus sur les émissions des gaz à effet de serre en phase travaux sont essentiellement liés au transport des matériaux (sables vers les plateformes, et vers les assises des voiries, matériaux autres) et à la réalisation des voiries et faisceaux ferroviaires avec la mise en œuvre des matériaux.

En phase exploitation, les effets attendus sont principalement liés au trafic généré par les activités industrielles sur ZGI2.

Concernant la qualité de l'air, les incidences attendues en phase travaux sont liées aux émissions des engins de TP et aux éventuels envols de sables lors des opérations de remblaiement.

En phase exploitation, les incidences attendues sont principalement liées au trafic généré par les activités industrielles sur ZGI2.

4.1.2 Topographie/Bathymétrie/Géomorphologie marine

En phase travaux, la topographie du site sera modifiée puisque les plateformes destinées à accueillir les industriels, la desserte routière et la desserte ferroviaire seront remblayées au préalable. Par contre, ZGI2 étant un projet purement terrestre, aucune incidence sur la géomorphologie marine et la bathymétrie n'est attendue.

En phase exploitation, aucune incidence n'est attendue sur la topographie, la bathymétrie et la géomorphologie marine.

4.1.3 Hydrodynamique/Hydrosédimentologie

En phase travaux et exploitation, au vu de la nature du projet purement terrestre, aucun effet n'est attendu sur l'hydrodynamique marine et l'hydrosédimentologie.

Par contre, concernant l'hydraulique des watergangs, des incidences sont attendues du fait du comblement de fossés et watergangs sur l'emprise du projet, des opérations de prélèvements d'eau (arrosage et compactage des remblais) ou de rejets des eaux de rabattement de nappe.

La mise en place de mesures permettra de réduire au maximum ces incidences, par exemple avec la création de nouveaux watergangs afin d'assurer la continuité hydraulique.

4.1.4 Géologie terrestre/sols

Du fait des opérations de remblaiement des plateformes industrielles et ferroviaires (environ 2 m de sable), des incidences sont attendues localement en phase travaux sur la géologie terrestre avec la modification de l'horizon superficiel (décapage de la terre végétale et mise en œuvre d'une couche de sable d'environ 2 m).

En phase exploitation, aucun effet n'est attendu.

Concernant la qualité des sols et la pédologie, l'imperméabilisation d'environ 131 ha est envisagée. En phase exploitation, aucun effet n'est attendu à l'exception de pollutions accidentelles comme en phase travaux par ailleurs.

4.2 Le milieu aquatique

4.2.1 Hydrogéologie

Les effets attendus en phase travaux concernent l'incidence des rabattements de nappe qui pourront influencer localement le niveau de la nappe d'eau souterraine. D'autre part, le remblaiement de l'emprise projet pourrait avoir d'éventuelles incidences en phase travaux et exploitation sur les terrains adjacents au projet, qui restent cependant situés sur le domaine portuaire.

Concernant la qualité des eaux souterraines, des incidences sont éventuellement possible et concerneraient une pollution accidentelle en phase travaux et/ou une pollution chronique en phase exploitation.

La mise en place de mesures permettra de réduire au maximum ces incidences, par exemple avec la mise en œuvre d'une coordination environnementale en phase travaux et d'un dispositif de gestion des eaux pluviales en phase exploitation.

4.2.2 Hydrologie de surface

Des effets sur la qualité des eaux sont attendus en phase travaux et concernent les opérations de prélèvements d'eau (arrosage et compactage des remblais) ou de rejets des eaux de rabattement de nappe dans les watergangs.

Des risques de pollution accidentelle sont également des effets potentiels attendus en phase travaux et phase exploitation.

La mise en place de mesures permettra de réduire au maximum ces incidences, par exemple avec la mise en œuvre d'une coordination environnementale en phase travaux, d'un dispositif de décantation sur le rejet des eaux de rabattement de nappe et d'un dispositif de gestion des eaux pluviales en phase exploitation.

4.3 Le contexte biologique

4.3.1 Zonage d'inventaires et de protection

Le projet n'intercepte aucun site Natura 2000. Toutefois, dans un périmètre de 20 km autour du projet, les sites Natura 2000 suivants sont présents :

- Zone Spéciale de Conservation « *Bancs des Flandres* » FR 3102002, à 7 km environ au Nord ;
- Zone de Protection Spéciale « *Bancs des Flandres* » FR 3112006, à 7km environ au Nord du projet ;
- Zone de Protection Spéciale « *Platier d'Oye* » FR 3110039, à 10 km environ à l'Ouest du projet ;
- Zone Spéciale de Conservation « *Dunes de la plaine maritime flamande* » FR 3100474, à environ 20 km environ à l'Est du projet.

Une évaluation des incidences NATURA 2000 sera menée dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale.

4.3.2 Milieu naturel terrestre

Le projet est situé sur les polders cultivés de la plaine maritime flamande, parcourue par un réseau hydraulique dense de fossés, de canaux et de watergangs. Ces différents linéaires peuvent abriter des roselières. Par ailleurs, on note quelques éléments boisés comme les fourrés et les plantations d'arbres et d'arbustes.

Le projet s'inscrit au sein d'un milieu fortement anthropisé et marqué par les activités agricoles autour desquelles des bandes de prairies fauchées subsistent. Des friches sont également présentes, notamment sur des anciennes parcelles de bâtiments agricoles. Le réseau de fossés, de canaux et de watergangs constitue des habitats humides.

Les effets potentiels des travaux concernent un dérangement temporaire de la faune à proximité de l'emprise du projet, en particulier l'avifaune, du fait des nuisances sonores émises par les travaux et une destruction ou alternation de certains habitats de recherche alimentaire ou de reproduction. Au vu des données de flore existantes, aucune flore protégée n'est présente sur l'emprise du projet. Des mesures spécifiques pourront être mises en place le cas échéant en phase travaux afin de limiter ces incidences sur la faune.

4.3.3 Milieu naturel marin

Comme il s'agit d'un projet purement terrestre à plus de 7 km du trait de côte, aucune incidence du projet n'est attendu sur le milieu marin.

4.4 Le cadre de vie/Urbanisme

4.4.1 Occupation des sols/ Contexte paysager/Patrimoine architectural, culturel et historique

Des effets sont attendus en phase travaux sur l'occupation du sol avec le changement d'affectation des sols et sur l'imperméabilisation de ces sols qui sont l'objectif du présent projet. A noter que le projet se localise en zonage UIP destinée à accueillir des activités industrialo-portuaires. Ces effets perdureront en phase exploitation.

L'emprise du projet ne comprend ni sites classés et inscrits, ni monuments historiques. Aucun effet n'est donc attendu en phase travaux et exploitation sur le patrimoine architectural et culturel. A noter qu'un diagnostic d'archéologie préventive est prévu.

Concernant le contexte paysager, des incidences sont attendues en phase travaux du fait des aménagements prévus (rehaussement de la plateforme, création d'un nouveau watergang). Ces effets perdureront en phase exploitation avec la réalisation des bâtiments industriels en sus. La mise en place de mesures permettra de réduire au maximum ces incidences, par exemple avec la réalisation d'aménagements écopaysagers sur la plateforme ZGI2 ou le respect d'une charte paysagère par les industriels.

4.4.2 Accès et trafics

En phase travaux, des effets sont attendus sur les dessertes routières avec la destruction de certains tronçons de voirie (RD301, RD17, RD1) et sur le trafic routier notamment du fait des approvisionnements du chantier en matériaux de remblai. Aucun effet n'est attendu sur les dessertes et trafics ferroviaires ou fluviaux.

En phase exploitation, des incidences sont attendues sur le trafic routier et ferroviaire du fait de l'activité des industriels de ZGI2.

La mise en place de mesures permettra de réduire au maximum ces incidences, par exemple avec la mise en œuvre d'un plan de circulation en phase chantier, le développement du report modal (ferroviaire) et la réalisation d'études routières pour accompagner l'évolution du trafic routier sur le port et le dunkerquois.

4.4.3 Gestion des nuisances et déchets

Des incidences sont attendues sur le contexte sonore et vibratoire en phase travaux et exploitation. Néanmoins, du fait du contexte, de la présence importante d'infrastructures routières à proximité et de l'éloignement des habitations, ces incidences demeureront minimales.

4.5 Le contexte socio-économique

Il est prévu des effets positifs du projet ZGI2 sur le tissu industriel et économique.

Le projet ZGI 2 permettra une consolidation du cluster batterie locale et la filière batterie régionale tant en amont qu'en aval ainsi que la création directe et indirecte de plusieurs milliers d'emplois.

Il devrait participer au développement du secteur secondaire sur le Dunkerquois, secteur particulièrement développé notamment en raison de la présence du GPMD, port à vocation industriel qui a su jusqu'ici adapter ses installations au gré du temps pour créer de nouvelles opportunités de développement économique.

Il s'intégrera dans le processus de développement de l'économie circulaire dont les Grands Ports Maritimes sont les acteurs majeurs via leur rôle d'aménageur dans leur hinterland et contribuant au développement industriel des filières d'avenir.

Au-delà du développement de la filière batterie, c'est toute la toile industrielle, logistique et du transport qui bénéficierait des activités permises par ZGI 2.

5. SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES

Initialement, 2 scénarios ont été envisagés pour le développement d'une filière batterie sur le port :

- Scénario ZGI 2;
- Scénario SRD.

Le scénario SRD correspond au développement d'une zone industrielle dédiée à la filière batterie sur le site d'une ancienne raffinerie sur le port Est de Dunkerque alors que le scénario ZGI 2 correspondant au développement d'une nouvelle zone industrielle au port Ouest, à proximité du cluster local de la batterie initié par une gigafactory déjà présente.



Une analyse multicritères (critères techniques, économiques et environnementaux), résultant des impacts évalués pour chaque scénario a été donnée pour chaque enjeu.

Ainsi, de manière synthétique, entre ces 2 scénarios évalués, la zone « ZGI 2 » répond de manière optimale au programme. Plus cohérente dans des infrastructures ferroviaires et routières existantes bien calibrées, plus économique et s'inscrivant complètement dans les stratégies locales ou nationales, elle est globalement moins impactante d'un point de vue environnemental.

À l'inverse, la variante « SRD » génère des complexités en termes d'aménagement compte tenu de son passé industriel (pollution résiduelle, fondations profondes en place), une reconfiguration complète des accès routiers et ferroviaires, une distance bien supérieure pour l'apport de matériaux. De plus, cette variante ne permet aucune synergie avec la filière batterie à l'Ouest du port.

Le scénario « ZGI 2 » a ainsi été retenu.

6. MODALITES DE CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

6.1 Concertation déjà engagée avec le public

Le projet a fait l'objet d'échanges avec les acteurs politiques et institutionnels concernés.

Le projet sera présenté au Conseil de Surveillance du GPMD lors de la séance du 10 mars 2023 donc aux représentants de l'Etat, de la Région, du Département, de la Communauté Urbaine de Dunkerque, de la Ville de Dunkerque, des représentants du personnel du port et des personnes qualifiées.

Le projet est inscrit dans le projet stratégique 2019-2023 du Grand Port Maritime de Dunkerque, qui a fait l'objet d'une concertation du publique avec publication sur le site internet du maître d'ouvrage. L'élaboration du nouveau projet stratégique a fait l'objet de nombreuses réunions de travail et d'échanges avec les acteurs de la place portuaire et les membres du Conseil de Développement du GPMD en 2019, et donc aux représentants de l'Etat, de la Région, du Département, de la Communauté Urbaine de Dunkerque et des communes de son territoire, aux représentants des personnels des entreprises exerçant leurs activités sur le port et aux personnalités qualifiées intéressées au développement du port (associations environnementales, Agence de l'Eau Artois Picardie, VNF).

Par conséquent, le maître d'ouvrage n'envisage pas de concertation préalable du public. Ce projet étant soumis à évaluation environnementale, il fera l'objet d'une enquête publique.

6.2 Droit d'initiative

En application des articles L. 121-19 et R. 121-26 du Code de l'environnement, le droit d'initiative peut être exercé auprès du Préfet du Rhône par :

1. Un nombre de ressortissants majeurs de l'Union européenne résidant dans le périmètre de la déclaration d'intention égal à 20 % de la population recensée dans les communes du même périmètre, ou à 10 % de la population recensée dans le ou les départements, dans la ou les régions où se trouve tout ou partie du territoire mentionné dans la déclaration d'intention ;
2. Un Conseil régional, départemental ou municipal ou l'organe délibérant d'un établissement public de coopération intercommunale dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention ;
3. Une association agréée au niveau national en application de l'article L. 141-1, ou deux associations ou une fédération d'associations agréée (s) au titre de l'article L. 141-1 dans le cadre de la Région ou du Département dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention.

Ce droit s'exerce au plus tard dans un délai de quatre mois suivant la publication de la présente déclaration d'intention, par courrier électronique à l'adresse : pref-dcpi-bpe@nord.gouv.fr
Ou par voie postale à l'adresse suivante :

Préfecture du Nord
Direction de la coordination des politiques interministérielles
2 rue Jean Sans Peur - CS 20003 - 59039 LILLE CEDEX

Le Préfet du Nord informera sans délai le GPMD de l'exercice de ce droit, appréciera la recevabilité de la demande, décidera de l'opportunité d'organiser une concertation préalable et rendra sa décision publique dans un délai maximum d'un mois à compter de la réception de la demande. En l'absence de décision explicite dans ce délai, le Préfet est réputé avoir rejeté la demande.

7. PUBLICITE DE LA DECLARATION D'INTENTION

La présente déclaration d'intention est publiée depuis le 17 février :

- sur le site internet du Grand Port Maritime de Dunkerque : :
<http://www.dunkerque-port.fr/fr/marches-avis/public.html>
- sur le site internet de la Préfecture du Nord : <https://www.nord.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Information-et-participation-du-public/Declaration-d-intention>

Elle fera également l'objet d'un affichage dans les mairies des communes susceptibles d'être affectées par le projet, à savoir Bourbourg, Craywick et Saint Georges sur l'Aa.