Préfecture du NORD

AVIS ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :
Relatifs à la demande d'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement et à la demande de dérogation aux interdictions d'atteinte au espèces protégées. Ces demandes sont présentées par le Grand Port Maritime de Dunkerque et portent **sur le projet de la zone grande industrie 2 (ZGI2).**

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 21 août 2023 au vendredi 22 septembre 2023. La mairie de Craywick (284 rue de l'Aven) étant le siège de cette enquête.

Tribunal Administratif de Lille : Décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif N° E 2300097 / 59 du 11 juillet 2023. **Préfecture du Nord. Arrêté** du Préfet du 31 juillet 2023

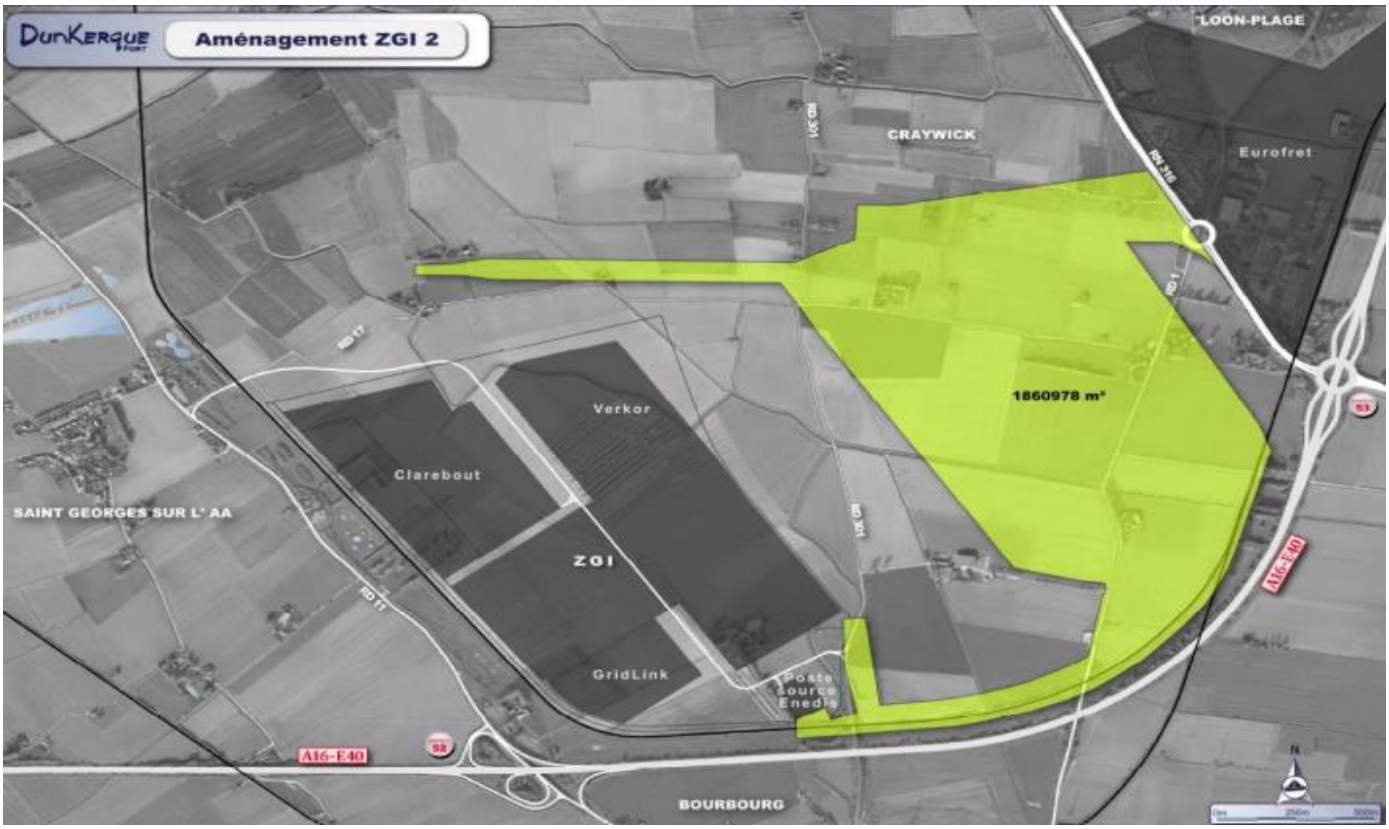


Table des matières

Liste des acronymes 3
1 CADRE GENERAL ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE 4
1.1 Objet de l'enquête 4
1.2 Présentation- cadre général de l'enquête 5
1.2.1 Quatre scenarios ont été étudiés par le GPMD : 6
1.2.2 Quels sont les aménagements prévus : 6
1.3 Organisation et déroulement de l'enquête 8
1.3.1 Désignation du commissaire enquêteur 8
1.3.2 Déroulement de l'enquête 8
1.3.3 Organisation de la contribution du public 9
2 CONCLUSION 9
2.1 Conclusions liées à l'étude du dossier. 9
2.1.1 L'étude d'impact 10
2.1.2 La demande de dérogation aux interdictions d'atteinte aux espèces protégées au titre du 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement. 11
2.2 Conclusions liées à l'avis de l'Autorité Environnementale et au mémoire en réponse du maitre d'ouvrage 15
2.3 Conclusions liées à l'avis du Conseil National de la Nature et du Paysage 16
2.4 Conclusions liées à l'avis de la CLE (Commission Locale de l'Eau) 16
2.5 Conclusions / avis relatifs aux observations du public et aux réponses par le pétitionnaire dans son mémoire en réponse 16
2.6 Conclusions / avis relatifs aux avis des communes et de la Communauté Urbaine de Dunkerque 17
3 AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR 18
4 ANNEXES 22
4.1 Annexe 1 : Mémoire en réponse du maitre d'ouvrage aux observations du public et du commissaire enquêteur. 22
4.2 Annexe 2 : Délibérations des communes de Craywick et Gravelines 93

Liste des acronymes

- AFB : Agence française pour la biodiversité (a remplacé l'ONEMA)
- BIMH BAP : Boite d'Indicateur des Milieux Humides de Bassin Artois Picardie
- BRGM : Bureau de recherche géologique et minière
- CLE : Commission Locale de l'Eau
- CNPN : Conseil national de la protection de la nature
- CSRPN : Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel
- DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
- DREAL : Direction Départementale de l'Environnement, de l'Aménagement et du logement
- GPMD : Grand Port Maritime de Dunkerque
- LEMA : Loi sur l'eau et les milieux aquatiques
- MRAe : Mission Régionale d'Autorité environnementale
- NGF : Niveau général de la France
- OFB : Office Français de la Biodiversité
- ONEMA : Office national de l'eau et des milieux aquatiques
- PLU : Plan Local d'Urbanisme
- PPRN : Plan de prévention des risques naturels
- SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
- SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
- SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
- SDPN : Schéma Directeur du Patrimoine Naturel
- SE : Service Ecosystémique
- SIC : Site d'intérêt communautaire
- SNBC : Stratégie Nationale Bas Carbone
- SNP : Stratégie Nationale Portuaire
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et Egalité des territoires
- SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique
- TVB : Trame Verte et Bleue
- ZIP : Zone Industriel Portuaire
- ZNIEFF : Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique
- ZPS : Zone de protection spéciale

1 CADRE GENERAL ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

1.1 Objet de l'enquête

L'enquête publique est relative à la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.214-3 I du code de l'environnement et sur la demande de dérogation aux interdictions d'atteinte au espèces protégées au titre du 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement.

L'enquête concerne un projet déposé par le Grand Port Maritime de Dunkerque (dénomination et raison sociale) dont la forme juridique est « établissement public national ». Cet établissement situé, terre-plein de l'écluse GUILLAIN 59140 à Dunkerque est représenté par son président du directoire, Monsieur Maurice GEORGES.

Ce projet prévoit :

- La réalisation d'une plateforme remblayée de 131ha pour l'accueil d'entreprises de la filière batteries. Ce projet se situe en zone industrialo-portuaire du Grand Port Maritime de Dunkerque à cheval sur les communes de Craywick, Bourbourg et Saint-Georges-sur-l'Aa pour ce qui est du projet, il faut ajouter Gravelines et Loon-Plage pour les zones de compensation. C'est donc situé au port ouest à proximité de la ZGI (zone de grande industrie) qui arrive à saturation.
- 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 des dites dessertes routières et ferroviaires, voie douce, aménagements paysagers et noues d'infiltration.
- La réalisation de 133 ha de mesures compensatoires
- La déviation de watergangs

Les rubriques IOTA concernées sont les suivantes :

- 1.1.2.0 - Prélèvements permanents - Rabattement de nappe- rabattement de nappe- Régime A*
- 2.1.5.0 – Rejets des eaux pluviales - Base vie chantier (2ha) Exploitation 131ha) - Régime A
- 3.1.2.0 - Modification profil en long - Déviation Watergang existant sur 2813.ml - Régime A
- 3.1.3.0 - Impact sensible sur la luminosité - Busage watergang nouveau sur 200 ml -Régime A
- 3.3.1.0 - Imperméabilisation, remblai zones humides - Zone Humide touchée de 78.3ha - Régime A
- 1.1.1.0 - Sondage, forage – Forages pour rabattement de nappes nouveau watergang- Régime D**
- 1.2.1.0 - Prélèvement dans un cours d'eau - Débit global pompé 467m3/h - Régime D
- 2.2.1.0 - Rejet dans les eaux douces superficielles - Provisoire 6720m3/ j - Régime D
- 2.2.3.0 - Rejet dans les eaux de surface - > R1 – Régime D
- 3.1.1.0 - Obstacle à la continuité écologique – 3 busages de watergang - Régime D

A* : Autorisation D** Déclaration

1.2 Présentation- cadre général de l'enquête

En l'état actuel, le GPMD dispose d'une réserve foncière d'intérêt pour les clients industriels désireux de développer une activité sur le territoire dans les années futures.

Afin de dynamiser l'arrivée de nouvelles entreprises au sein de la place portuaire, le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) a engagé des travaux de grande ampleur au port ouest en aménageant une plateforme industrielle (ZGI). La concrétisation des prospections commerciales menées à ce jour par le GPMD notamment autour de la filière batterie et l'arrivée prochaine d'une des trois Gigafactories de la région Hauts-de-France sur la ZGI appelle la réalisation de nouvelles zones d'activités pour accompagner la filière.

Cette stratégie s'appuie notamment sur le rapport Varin remis en 2022 à la demande des ministères de la Transition Écologique et de l'Industrie qui recommande la localisation en France d'étapes amont de réalisation de batteries, en particulier sur le port de Dunkerque pour réduire la dépendance de la filière au marché asiatique. Le port de Dunkerque est déjà concerné par l'une des trois Gigafactories. Il dispose également d'espaces aménageables pour renforcer la filière batterie, tant dans l'amont (sécurisation des minerais rares) que dans l'aval (recyclage, services, maintenance). La volonté du GPMD de participer activement à la décarbonation de l'industrie et de la baisse des émissions de GES est double car elle permet d'une part d'accueillir des activités innovantes directement liées à la décarbonation (batteries et mobilité électrique), et d'autre part d'offrir des services multimodaux permettant de réduire au maximum l'impact environnemental du transport des marchandises.

Afin d'accompagner ce développement amont, il apparaît nécessaire de prévoir dès à présent, l'aménagement de nouvelles zones d'accueil. Dans ce contexte, le GPMD ambitionne l'aménagement d'une nouvelle plateforme industrielle sur son territoire. Dénommé **Zone Grandes Industries 2 (ZGI 2)** ce projet d'aménagement a pour objectif d'offrir, sur une emprise globale de près de 186 ha, les conditions requises pour la consolidation de filière batterie et du cluster batterie local (services, maintenance, production, recyclage, …)

Cette ambition se veut être conforme :

- À la stratégie nationale de création d'une filière batterie en région Hauts de France et sur le territoire dunkerquois exprimée au travers du rapport Varin ;
- À la stratégie nationale portuaire 2022 qui place les ports aux cœurs des développements économiques innovants ancrés dans la transition énergétique en offrant les infrastructures multimodales (voiries, voies ferrées, fluviales, maritimes) nécessaires au développement de ce type d'activités ;
- Au projet stratégique du GPMD en cours qui intègre les ambitions du port de Dunkerque pour la période 2020/2024 et notamment de développer la filière batterie automobile.

1.2.1 Quatre scenarios ont été étudiés par le GPMD :

- Scénario « Quai Pondéreux Ouest » : Historiquement exploité à des fins de transit de minerais et de charbon, il dispose d'environ 120 hectares rendus disponibles par la fin de l'activité de SEA-BULK
- - Scénario « ZGI 2 » : correspondant au développement programmé du port Ouest au sein d'un foncier historiquement réservé et temporairement exploité à des fins agricoles. Ce programme était initialement inscrit sous le nom Programme Industrie Automobile (PIA) –
- Scénario « Plateforme intégrée DLI-Zone Chimie » : Programmée dans la continuité de la plateforme DLI actuelle, cette zone voit l'extension des activités en cours d'installation et la connexion progressive du port ouest et du port est par l'accueil d'industries innovantes notamment tournées vers les énergies alternatives comme la filière hydrogène.
- Scénario « SRD » : correspondant à l'étude des possibilités de revalorisation et réaménagement d'un ancien site industriel historique au cœur du port est. Le site SRD avec près de 80 ha est le plus grand site déjà artificialisé en cours de reconversion à l'heure actuelle sur le territoire du GPMD

A l'issue de ce premier niveau d'analyse, 2 scénarios sont identifiés comme pertinents et font l'objet d'une analyse multicritère intégrant notamment les paramètres techniques, économiques, environnementaux, stratégiques, pour la localisation de cette nouvelle zone d'activité :

- Scénario ZGI 2
- Scénario SRD

La zone « ZGI 2 » répond de manière optimale au programme. Bien que de prime abord plus impactante en apparence sur les volets uniquement environnementaux, elle reste plus cohérente en considérant le besoin d'infrastructures ferroviaires et routières bien calibrées, plus économique et s'inscrivant complétement dans les stratégies locales ou nationales.

À l'inverse, la variante « SRD », génère des complexités en termes d'aménagement compte tenu de son passé industriel (pollution résiduelle), 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.

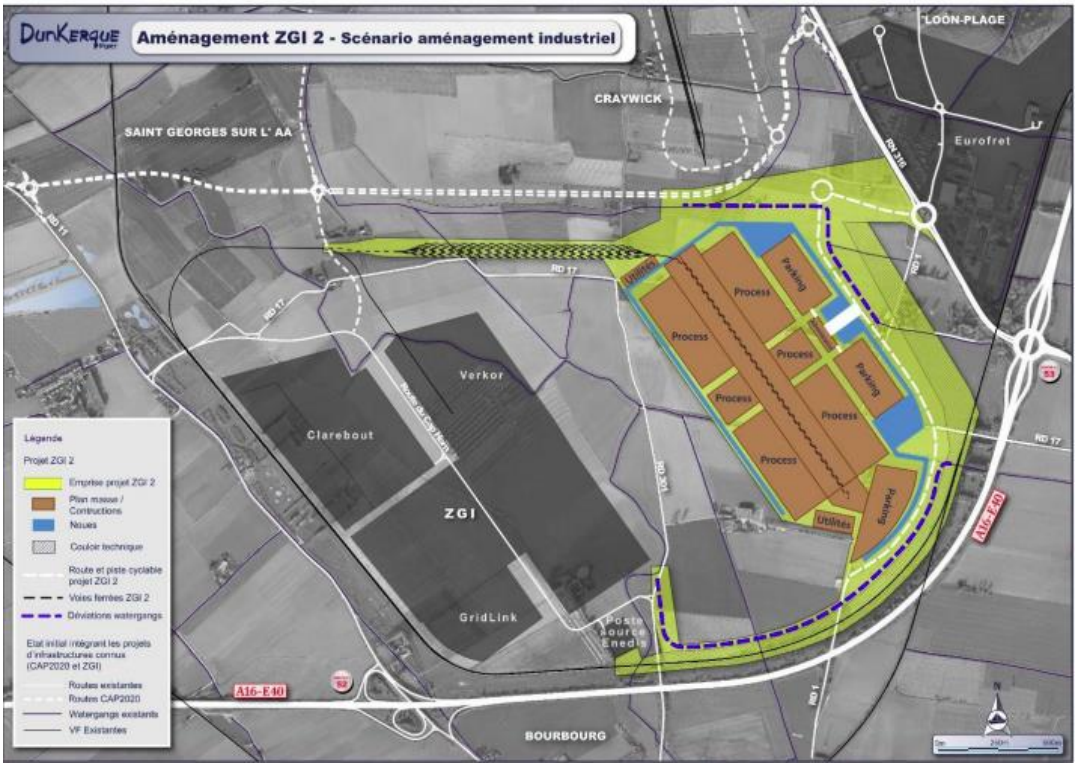
Le scénario « ZGI 2 » est ainsi retenu.

1.2.2 Quels sont les aménagements prévus :

- La réalisation d'une plateforme remblayée de 131 ha pour l'accueil d'entreprises de la filière batteries. 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, voies douces, aménagements paysagers, noues d'infiltration ;

- La réalisation de 132,7 ha de mesures compensatoires (comprenant les compensations écologiques relatives aux couloirs techniques) ;
- La déviation de watergangs ;
- La réservation d'espaces dédiés au passage de réseaux (couloirs techniques).

Ci-dessous, vue schématique du projet. (Source GPMD 2023)



Ce schéma ne prend pas en compte les mesures compensatoires prevués au projet.

Les travaux se réaliseront en 5 phases :

- Constitution de la plateforme
  - ✓ Travaux préparatoires
  - ✓ Déviation des watergangs
  - ✓ Remblaiement de la plateforme
  - ✓ Travaux d'assainissement
- Création des accès routiers et voies douces
- Création des aménagements paysagers,
- Création des accès ferroviaires (y compris faisceau ferroviaire),
- Réalisation des mesures compensatoires.

<u>Le montant prévisionnel de ces travaux s'élèvera à 63 millions d'euros.</u>

1.3 Organisation et déroulement de l'enquête

1.3.1 Désignation du commissaire enquêteur

La désignation du Commissaire enquêteur a été officialisée par la décision n° E23000097/59 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille en date 11 Juillet 2023 (annexe 1 du rapport).

Celle-ci a désigné Yves Reumaux, retraité, en qualité de Commissaire enquêteur pour cette enquête publique qui concerne la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et portant sur la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées concernant l'aménagement de la ZGI2 sur le territoire portuaire de Grand Port Maritime de Dunkerque.

L'arrêté de Monsieur le Préfet du Nord et Préfet de région Hauts de France a prescrit la nature et les modalités de l'enquête publique (annexe 2 du rapport)

1.3.2 Déroulement de l'enquête

Date	Evènements	Observations
06/07/2023	Mail du Tribunal Administratif pour préposition enquête	Monsieur Delforge (TA)
07/07/2023	Accord DDTM pour date de début et de fin d'enquête publique	Madame Rachida Joets (DDTM)
17/07/2023	Prise de contact PAD	Monsieur Fournier/ Madame Pinseel
27/07/2023	Rdv Mrs Georges, Lefranc et Fournier. Visite du site au port ouest	Grand Port Maritime de Dunkerque
02/08/2023	Signature des dossiers et des registres, récupération du dossier commissaire enquêteur	Grand Port Maritime de Dunkerque
16/08/2023	Vérification affichage mairies et GPMD	Commissaire enquêteur
21/08/2023	Permanence mairie de Craywick 9h00/12h00	Commissaire enquêteur
25/08/2023	Visite permanence commissaire enquêteur Monsieur Chlebowski pour enquête CAP2020	Commissaire enquêteur
29/08/2023	Permanence mairie de Bourbourg 14h00/17h00	Commissaire enquêteur
05/09/2023 (samedi)	Permanence mairie de Loon-Plage 9h00/12h00	Commissaire enquêteur
12/09/2023	Permanence mairie de Saint-Georges-sur-l'Aa 9h00/12h00	Commissaire enquêteur
16/09/2023	Permanence mairie de Gravelines 9h00/12h00	Commissaire enquêteur
22/09/2023	Permanence mairie de Craywick 14h00/17h00 (fin de l'enquête)	Commissaire enquêteur
25/09/2023	Récupération des registres dans les mairies	Commissaire enquêteur
26/09/2023	Présentation du PV de synthèse à Monsieur	Commissaire enquêteur

	Fournier au GPMD	
09/10/2023	Réception par le commissaire enquêteur du mémoire en réponse du maitre d'ouvrage	Grand Port Maritime de Dunkerque
18/10/2023	Dépôt du rapport et conclusions à la DDTM du nord (Madame Rachida Joets)	Commissaire enquêteur
19/10/2023	Transmission par voie électronique du rapport et conclusions au Tribunal Administratif de Lille	Commissaire enquêteur

1.3.3 Organisation de la contribution du public

L'organisation de l'enquête a été réalisée par la préfecture du Nord, et plus particulièrement par Madame Rachida JOËTS, instructrice au service Eau Nature et Territoires de la DDTM Nord, 62, boulevard de Belfort à Lille.

Par téléphone et par échanges de courriers électroniques nous avons arrêté les dates des 5 permanences qui ont été fixées comme suit :

- Le lundi 21 août 2023 en mairie de Craywick de 9H00 à 12H00 (siège de l'enquête)
- Le mardi 29 août 2023 en mairie de Bourbourg de 14H00 à 17H00
- Le mardi 5 septembre 2023 en mairie de Loon-Plage de 9h00 à 12H00
- Le mardi 12 septembre 2023 en mairie de Saint-Georges-sur-l'Aa de 9h00 à 12h00
- Le samedi 16 septembre 2023 en mairie de Gravelines de 9H00 à 12H00
- Le vendredi 22 septembre 2023 en mairie de Craywick de 14H00 à 17H00 (fin de l'enquête)

L'enquête s'est tenue du lundi 21 août 2023 au vendredi 22 septembre 2023 inclus.

2 CONCLUSION

2.1 Conclusions liées à l'étude du dossier.

La composition du dossier est conforme à la réglementation (sa composition complète a été décrite au paragraphe 2.3 du rapport d'enquête).

Sur la forme, la lecture du dossier est compliquée entrainant une compréhension limitée du sujet. Dans les quatre fascicules majeurs qui composent le dossier d'enquête à savoir la demande d'autorisation environnementale, l'étude d'impact, la demande de dérogation relative aux espèces protégées et le mémoire en réponse aux observations de l'Autorité Environnementale, on retrouve beaucoup de redondances avec quelques fois des compléments ou des différences qui entraînent une lecture perturbante et chronophage. Pour autant les rédacteurs de ces documents sont des experts dans leurs domaines, que ce soit les représentants du GPMD ou les responsables des bureaux d'étude mandatés par le pétitionnaire. Je ne préjuge pas de leurs compétences ni de leur honnêteté, je leur fait confiance.

Comme j'aurai l'occasion de l'évoquer dans la suite de mes conclusions, plusieurs services ou institutions ont été réglementairement sollicités par le pétitionnaire afin qu'ils donnent leurs avis. Il faut noter qu'aucun avis défavorable n'a été prononcé. Ces instances compétentes sont l'Autorité Environnementale, la CLE, la

CNPN. De plus l'instruction du dossier a été réalisée par la DDTM du nord, rue de Belfort à Lille, gage également de transparence et d'objectivité. Pour ma part je me suis attaché à étudier le dossier d'enquête publique dans sa totalité, en m'appuyant sur des recherches documentaires dans la littérature existante, en cherchant des réponses auprès du pétitionnaire et des services instructeurs. J'ai eu l'opportunité pendant l'enquête de profiter d'une formation dédiée aux commissaires enquêteurs portant sur la loi sur l'eau qui m'a permis d'avoir une lecture plus efficace et pertinente du dossier.
Je vais traiter ci-dessous des conclusions liées à deux documents très importants du dossier, l'étude d'impact et la demande de dérogation aux interdictions d'atteinte aux espèces protégées.

2.1.1 L'étude d'impact

L'étude d'impact et ses annexes sont la partie la plus volumineuse du dossier. Trop volumineuse. Elle se décline en douze chapitres

- Chapitre 1 : les données techniques et méthodologies utilisées pour l'évaluation des enjeux et impacts sur la faune, la flore et les habitats.
- Chapitre 2 : le contexte physique, le climat et la qualité de l'air, la topographie la géomorphologie marine, l'hydrodynamique et l'hydro sédimentologie, la géologie terrestre (les sols), une synthèse sur la géologie et les sols.
- Chapitre 3 : le milieu aquatique, l'hydrogéologie, l'hydrologie de surface, les usages de l'eau,
- Chapitre 4 : le contexte biologique, l'état initial du milieu biologique, l'analyse des incidences, les mesures, l'évaluation des incidences Natura 2000.
- Chapitre 5 : le cadre de vie et l'urbanisme, l'occupation des sols, le contexte paysager, le patrimoine architectural culturel et historique, les accès et les trafics, la gestion des nuisances et des déchets.
- Chapitre 6 : le contexte socio-économique, la population et les logements, les filières économiques et les emplois, la gestion de l'énergie, l'écologie industrielle.
- Chapitre 7 : les risques, risques naturels liés à l'eau, les autres risques naturels, les risques technologiques
- Chapitre 8 : l'évaluation des impacts cumulés, description des projets et de leurs principaux impacts, la cartographie des projets retenus, l'indication des impacts cumulés entre la ZGI2 et les projets cités, un focus sur les impacts cumules entre les projets ZGI2 et CAP 2020.
- Chapitre 9 : compatibilité avec les plans schémas et programmes.
- Chapitre 10 : synthèse de l'étude d'impact
- Chapitre 11 : récapitulatif des mesures présentées dans le dossier.
- Chapitre 12 : conclusion générale.

Les différentes thématiques étudiées sont les suivantes :

Le climat et la qualité de l'air, la topographie et la géomorphologie marine, l'hydrodynamique et l'hydro sédimentologie (marine et Watergangs), la géologie, les sols et les matériaux, l'hydrogéologie, l'hydrogéologie de surface, l'usage de l'eau, la biodiversité, l'artificialisation des sols, l'occupation des sols, les paysages, le patrimoine, les accès et trafics, la gestion des nuisances et des déchets, l'économie, l'énergie, l'écologie industrielle, les risques liés à l'eau, les autres risques naturels, les risques technologiques.

Après application de la séquence ERC, le projet présente une prise en compte des impacts majeurs par l'application des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi.

La phase travaux engendrera des effets indiscutablement négatifs, sur la pédologie, la géologie, la topographie et les paysages, mais malheureusement ces effets sont peu ou pas réductibles.

Par contre durant la phase d'exploitation, de fonctionnement de la ZGI2 (phase heureusement beaucoup plus longue), les effets seront globalement positifs : réindustrialisation du territoire national et régional, souveraineté sur la filière batterie, conséquences socio-économique (activités emploi) ... Néanmoins il ne faut pas nier le fait que des impacts défavorables seront générés : nuisances sonores, qualité de l'air, trafic et difficultés de déplacement…

Pour ma part, je considère que les mesures issues de la séquence ERC sont satisfaisantes, qu'elles prouvent la prise ne compte sérieuse de l'environnement et de la biodiversité par le GPMD. De plus le pétitionnaire s'est engagé à accompagner son projet par la mise en œuvre de plan de suivi des mesures appliquées. J'aurai l'occasion d'insister sur ce point dans l'avis que je formulerai à l'issue de mes conclusions.

2.1.2 La demande de dérogation aux interdictions d'atteinte aux espèces protégées au titre du 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement.

Cette partie du dossier consacrée essentiellement à la flore et la faune sauvage est plus digeste que l'étude d'impact. Certainement du fait qu'elle aborde des sujets qui touchent le grand public.

Pièce maitresse du dossier, cette demande est établie en 13 chapitres :

Chapitre 1. Préambule :

Le dossier de demande de dérogation au titre des espèces animales et végétales protégées, et de leurs habitats s'attache à : Estimer au mieux les enjeux faunistiques et floristiques vis-à-vis du projet ; Evaluer les impacts de ce dernier sur les habitats et les populations animales et les stations végétales concernées ; présenter les mesures d'évitement et de réduction ; Décrire les mesures de compensation mise en œuvre.

Ce chapitre rappelle également le cadre législatif et règlementaire :

- Les articles L.411-1 et L.412-2 du code de l'environnement ;
- L'arrêté du 19 février 2007, qui fixe les conditions de demande et d'instruction des dérogations.

Chapitre 2. Formulaires Cerfa

Le pétitionnaire déclare qu'aucun impact sur la flore protégée et patrimoniale n'est recensé. Néanmoins, on verra dans le dossier que des mesures d'évitement sont mise ne place pour la protection de l'Ophrys abeille. Cette mesure d'évitement reprise dans ce dossier existe également dans le dossier CAP 2020

Par contre pour le Cerfa N° 1361601, la demande de dérogation concerne la faune : La capture ou l'enlèvement, la destruction, la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées.

Les spécimens concernés par l'opération sont les suivantes : des mammifères terrestres, des chiroptères (chauves-souris), des amphibiens, des reptiles, des oiseaux. (En grande quantité)

Ce paragraphe précise également quelle est la finalité de l'opération**.** Le projet ZGI2 répond à un besoin d'intérêt public majeur.

Chapitre 3. Qualité du demandeur

Le demandeur est le Grand Port Maritime de Dunkerque.

Les intervenants du projet sont SEGED ENVIRONNEMENT pour le présent dossier et TBM environnement pour la séquence ERC.

Chapitre 4. Les moyens mis en œuvre pour intégrer les enjeux liés aux espèces protégées

Les études menées par les bureaux d'étude cités au paragraphe précédent, les avis de l'autorité environnementale et du CNPN, et l'application de la séquence ERC.

Chapitre 5. Le projet

Ce point est largement développé dans le rapport d'enquête au chapitre 1 .3

Chapitre 6. Justification des raisons impératives d'intérêt public majeur

Conformément aux dispositions de l'article L.411-2 du code de l'environnement, ce chapitre aborde la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur du projet, c'est-à-dire :

- A l'échelle internationale, ce projet répond aux accords de Paris de 2016 ;
- A l'échelle communautaire, l'ambition de l'Europe d'être le premier continent neutre pour le climat ;
- A l'échelle nationale, transition écologique et relocalisation de l'industrie, la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), la Stratégie Nationale Portuaire ;
- A l'échelle régionale, REV3, développement d'une vallée de l'électro mobilité ;
- A l'échelle locale, investir dans la France de 2030, le rapport Varin, l'engagement de la Communauté Urbaine de Dunkerque, l'engagement de la stratégie du Grand Port Maritime de Dunkerque.

Le projet d'une nouvelle plateforme d'accueil d'industries de la filière batterie constitue la déclinaison d'une stratégie multiscalaire à très forts enjeux économique et environnemental sur le territoire dunkerquois**. En ce sens, il peut être qualifié de projet public majeur**

Chapitre 7. Justification de l'absence de solution alternative satisfaisante

Cette justification a été largement traitée au chapitre 1.4.5.7 du rapport d'enquête publique

Chapitre 8. Justification de l'absence de nuisance à l'état de conservations des espèces

Ce chapitre renvoie aux chapitres suivants en identifiant par groupe d'espèces l'ensemble des enjeux écologiques en présence, qualifiant les impacts directs, indirects ou induits envers les espèces protégées par le projet, en définissant les mesures ERC de ces impacts, en concluant sur l'état de conservation des espèces protégées en présence du projet.

Chapitre 9. Contexte écologique.

Ce chapitre traite des continuités écologiques, des milieux naturels protégés, de la zone RAMZR, des milieux naturels inventoriés, du patrimoine naturel (les espaces naturels sensibles)

Chapitre 10. Inventaires écologiques

Sujet primordial de la demande, après un point sur la situation initiale et la methode utilisée , l'ensemble de la faune est passée en revue et inventoriée par espèces.

ci-dessous exemple d'iventaire.

Nom scientifique	Nom vernaculaire	Indice de rareté régional	Liste rouge régionale NPDC[3]	Liste rouge UICN France	Convention de Berne	Directive Oiseaux	Protection nationale	Esp. Déterm. ZNIEFF	Statut nicheur	Evolution des populations nicheuses (nationale)	Enjeu local de conservation
Espèces de milieux forestiers											
Dendrocopos major[4]	Pic épeiche	AR	LC	LC	Annexe II	-	Art 3.	Oui	Possible	Augmentation	Faible
Erithacus rubecula	Rougegorge familier	AC	LC	LC	Annexe II	-	Art 3.	-	Probable	Déclin	Faible
Strix aluco	Chouette hulotte	AC	LC	LC	Annexe II	-	Art 3.	-	Possible	-	Faible
Troglodytes troglodytes	Troglodyte mignon	C	LC	LC	Annexe II	-	Art 3.	-	Probable	Déclin	Faible
Espèces de milieux forestiers/semi-ouverts											
Buteo buteo	Buse variable	C	LC	LC	Annexe III	-	Art 3.	-	Possible	Augmentation	Faible
Columba oenas	Pigeon colombin	AC	NT	LC	-	-	-	-	Possible	Augmentation	Faible
Cyanistes caeruleus	Mésange bleue	C	LC	LC	Annexe II	-	Art 3.	-	Possible	Stable	Faible
Fringilla coelebs	Pinson des arbres	C	LC	LC	Annexe III	-	Art 3.	-	Possible	Stable	Faible
Garrulus glandarius	Geai des chênes	AC	LC	LC	-	-	-	-	Possible	Augmentation	Faible
Luscinia megarhynchos	Rossignol philomèle	AC	NT	LC	Annexe II	-	Art 3.	-	Possible	Stable	Faible
Parus major	Mésange charbonnière	C	LC	LC	Annexe II	-	Art 3.	-	Probable	Déclin	Faible
Phylloscopus collybita	Pouillot véloce	C	LC	LC	Annexe III	-	Art 3.	-	Probable	Déclin	Faible
Pica pica	Pie bavarde	C	LC	LC	-	-	-	-	Possible	Stable	Faible
Picus viridis	Pic vert	C	LC	LC	Annexe II	-	Art 3.	-	Possible	Déclin	Faible
Prunella modularis	Accenteur mouchet	C	LC	LC	Annexe II	-	Art 3.	-	Possible	Déclin	Faible
Sylvia atricapilla	Fauvette à tête noire	C	LC	LC	Annexe II	-	Art 3.	-	Possible	Augmentation	Faible
Turdus merula	Merle noir	C	LC	LC	-	-	-	-	Probable	Stable	Faible
Espèces de milieux ouverts/semi-ouverts											
Anthus pratensis	Pipit farlouse	AC	VU	VU	Annexe II	-	Art 3.	Oui	Non nicheur[5]	Déclin	Modéré
Carduelis cannabina	Linotte mélodieuse	AC	VU	VU	Annexe II	-	Art 3.	Oui	Probable	Augmentation	Modéré
Carduelis carduelis	Chardonneret élégant	AC	NT	VU	Annexe II	-	Art 3.	-	Possible	Stable	Modéré
Circus cyaneus	Busard Saint-Martin	PC	EN	LC	Annexe III	Annexe I	Art 3.	Oui	Possible	Déclin	Faible
Emberiza citrinella	Bruant jaune	C	VU	VU	Annexe II	-	Art 3.	-	Probable	Déclin	Modéré

Chapitre 11. Application de la séquence ERC.

Ce sujet est largement traité au chapitre 1.4.2.2 du rapport d'enquête publique.

Chapitre 12. Conclusion

Le Grand Port Maritime de Dunkerque demande une dérogation pour la destruction des espèces ou habitats d'espèces animales présentées dans les formulaires CERFA joints au présent dossier au chapitre 2, ceci dans le cadre des travaux de réalisation du projet « ZGI 2 ». L'ensemble des études techniques et écologiques réalisées, dont les principales conclusions sont présentées dans la présente demande, permettent d'apprécier :

- L'intérêt public majeur du projet ;
- Que le choix retenu ne présentait pas de solution plus satisfaisante, eu égard aux effets sur les espèces protégées et/ou habitats d'espèces protégées que les travaux entrainent ;
- Que les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement qui sont mises en œuvre permettent de maintenir dans un état de conservation favorable, dans leur aire de répartition naturelle, les populations d'espèces concernées par la présente demande de dérogation.

L'ensemble des mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre dans le cadre de ce projet permet de limiter les effets des travaux et des aménagements en phase définitive sur l'état de conservation des espèces végétales et animales protégées. Si le projet impacte définitivement 132.7 ha d'habitats, il faut noter que sans les grands cultures et milieux anthropiques, la surface de milieux « naturels » impactés restent très limités.

A titre compensatoire, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre des mesures de compensation favorables aux espèces impactées lors de la réalisation des travaux et des aménagements pérennes du projet sur 133 ha pour respecter le ratio de 1/1. Cette mosaïque de milieux polyfonctionnels nouvellement crée s'insère pleinement dans les ensembles étendus et connectés du SDPN, qui s'en trouve étoffé. Le Grand Port Maritime de Dunkerque garantira la bonne gestion de ces sites sur le long terme

Chapitre 13. Bibliographie. (Voir la liste page 163 du dossier de demande de dérogation)

La conclusion de ce chapitre émanant du porteur de projet me parait pertinente, j'aurais l'occasion d'y revenir lors de la formulation de mon avis.

De plus dans les annexes, une part importante est laissée à la description et au fonctionnement du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN). Cette bonne initiative du GPMD datant du début des années 2010 est aujourd'hui une aubaine pour gérer les mesures compensatoires.

2.2 Conclusions liées à l'avis de l'Autorité Environnementale et au mémoire en réponse du maitre d'ouvrage

Dans son avis délibéré N°2023-23 du 22 juin 2023 l'Autorité Environnementale n'est ni favorable, ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité, elle fait part de ses recommandations, au nombre de 21 dans le projet ZGI2. Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale doit 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. Cette réponse du GPMD a été faite et figure au dossier d'enquête publique .

Les 21 recommandations émises par l'AE ont reçu une réponse de la part du pétitionnaire. Je ne vais pas reprendre la totalité des échanges, ceux-ci apparaissent clairement au chapitre 1.4.7 du rapport d'enquête publique.

Néanmoins, je fais une synthèse rapide des enseignements entendus par le MOA et des dispositions prises dans le dossier.

Des recommandations telles que :

- La nécessité de présenter les effets cumulés avec le projet CAP 2020 ;
- De compléter l'état initial de la qualité de l'air ;
- De compléter l'état de la qualité des sols en réalisant des carottages sur le site de ZGI2 ;
- De demander des compléments d'étude déjà présentées ;

Le GPMD dans sa réponse, a donné des informations complémentaires ou modifié son dossier pour se mettre en phase avec l'avis de l'AE.

Dans sa recommandation N° 11 l'AE pointe l'artificialisation importante des sols du fait du projet ZGI2, le MOA répond qu'il est conforme au PLUiHD en cours, au SRADDET et au SCoT même si ces derniers devront être révisés du fait de la loi ZAN. L'AE formule également plusieurs recommandations en direction du trafic (phases chantier et fonctionnelle), et sur les déplacements en général. Le MOA répond que les concertations avec la Communauté Urbaine de Dunkerque en charge de cette problématique sont fréquentes et le GPMD anime un GT routes avec les autres partenaires du territoire. Une autre recommandation porte sur les incidences acoustiques, le MOA y a apporté les modifications nécessaires. L'AE, se basant sur la loi 2023-175 du 10/03/2023 recommande d'en tirer les conséquences pour favoriser les énergies renouvelables sur ZGI2. Le MOA répond qu'il s'agit pour le GPMD de prendre cette mesure sur l'ensemble de la zone portuaire et non en faisant un focus sur le projet. Pour autant la démarche est entreprise par le GPMD, traduite au travers de la feuille décarbonisation de l'établissement. De plus une incitation envers les futurs industriels de recourir aux énergies renouvelables pour satisfaire leurs besoins sera faite au coup par coup.

Le GPMD a pris en compte les recommandations de l'Autorité Environnementale et y a répondu en clarifiant plusieurs points du dossier et/ou en prenant en compte la recommandation en modifiant le dossier initial.

2.3 Conclusions liées à l'avis du Conseil National de la Nature et du Paysage

L'avis favorable du CNPN néanmoins assorti de recommandations, ne nécessitant pas de mémoire en réponse de la part du MOA, j'ai repris l'ensemble des mesures complémentaires demandées à mon compte en formulant une observation personnellement. J'y reviendrai au chapitre 2.5 du présent document.

2.4 Conclusions liées à l'avis de la CLE (Commission Locale de l'Eau)

La CLE du SAGE du Delta de l'Aa est favorable avec une recommandation que j'ai reprise à mon compte comme au paragraphe précédent.

2.5 Conclusions / avis relatifs aux observations du public et aux réponses par le pétitionnaire dans son mémoire en réponse

En date du 26 septembre 2023, je me suis rendu au siège de Grand Port Maritime de Dunkerque, afin de déposer à Monsieur FOURNIER le procès-verbal des observations. Cela m'a permis de parcourir l'ensemble des contributions du public et celle du commissaire enquêteur. A compter de cette date le MOA avait quinze jours pour produire et me transmettre son mémoire en réponse.

Conformément au code de l'environnement, je reçus ce document par courriel le lundi 9 octobre.

Ce document volumineux du fait des réponses très détaillées figure en annexe à ce document. (Annexe 1)

Rappelons néanmoins quelques chiffres attachés à ces observations :

32 contributions furent exprimées :

Observation registre : 1, courrier déposé : 1, observations registre numérique : 23, observations par email : 2, observations du commissaire enquêteur :5

Les 27 contributions du public

Ces contributions peuvent être classées comme suit :

1 contribution se résumant à une demande d'information sur la lecture du dossier, 17 Avis favorables, soutiens au projet dont deux avec réserves, 1concernant une inquiétude par rapport aux logements et au trafic sans être un avis favorable ni défavorable, 8 avis défavorables.

Les 17 avis favorables qui représentent plus de 60% des observations du public sont des encouragements simplement formulés ou au contraire très détaillés. Certains de ces avis sont assortis de réserves ou de recommandations que le maitre d'ouvrage traite dans son mémoire en réponse.

Je vais m'attarder sur les 8 avis défavorables.

Les avis défavorables portent notamment sur les sujets suivants :

Déplacements et trafics, la perte de biodiversité, l'artificialisation des sols, modèle économique (voiture électrique), l'eau, sa consommation et sa qualité, disparition de zones humides, la pollution en général.

Le porteur de projet pour chacune de ces observations apporte des réponses très développées.

Le GPMD dans son mémoire répond point par point à ces avis défavorables. Les réponses sont très détaillées, voire trop détaillées, mais rien n'est occulté et les arguments avancés me semblent appropriés. Elles devraient rassurer les auteurs de ces contributions.

Pour autant, en accord avec certains déposants, je regrette l'absence ou le peu de concertation avec le public, mais j'aurai l'occasion d'y revenir dans ma conclusion.

Concernant les 5 observations de commissaire enquêteur :

Les trois premières réponses du maitre d'ouvrage sont satisfaisantes.

Les deux premières sont par mon intermédiaire des réponses du GPMD à la Commissions Locale de l'Eau et au Conseil National de Protection de la Nature, dont acte.

La troisième confirme que le président du conseil départemental du Nord à autorise le transfert dans le domaine portuaire, les sections de routes départementales concernées par le projet ZGI2.

La quatrième répond à mon observation indiquant mon sentiment de manque de concertation avec le public, ce à quoi le GPMD retorque que les démarches ont été réalisées auprès de toutes les instances régionales, et locales. De plus toujours d'après le GPMD le Préfet du Nord n'a pas informé le pétitionnaire d'une demande de concertation préalable en application du droit d'initiative prévu aux articles L.121-19 et R.121-26 du code de l'environnement.

Je ne prétends pas que le Grand Port Maritime de Dunkerque n'ait pas respecté les règles, ni les attentes du préfet, mais je regrette néanmoins le manque de concertation et d'information du public, en amont de l'enquête publique.

La cinquième confirme le rôle primordial de la Communauté Urbaine de Dunkerque et sa responsabilité dans l'accompagnement des projets portuaires afin de pallier au manque de logements induit par l'arrivée massive de population. La CUD est également responsable du problème très sensible des déplacements.

Le maitre d'ouvrage précise également que le GPMD est animateur du GT Routes.

Cette observation personnelle peut être considérée hors sujet, mais elle a pour but de rappeler au maitre d'ouvrage l'importance challenger la Communauté Urbaine de Dunkerque sur ces sujets.

2.6 Conclusions / avis relatifs aux avis des communes et de la Communauté Urbaine de Dunkerque

L'article 7 de l'arrêté stipule que les communes et la Communauté Urbaine de Dunkerque sont appelés à donner leur avis sur la demande d'autorisation environnementale.

Ces avis pour être pris en considération dans mes conclusions doivent être exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête.

Deux communes se sont exprimées il s'agit de Gravelines et Craywick. Les avis sont favorables. (Annexe 2)

3 AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Vu le code de l'environnement, et notamment les articles L.123-1 et L.123-6, R.123-1 et suivants, L.181-1 et suivants, R.181-1 et suivants, L.214-3 et R.214-1 et suivants, L.411-2 et R.411-1 et suivants ;

Vu le décret 2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes ;

Vu le décret du 30 juin 2021 nommant Monsieur Georges-François LECLERC, préfet de région Nord-Pas-de-Calais, préfet de la zone de défense et de sécurité Nord, préfet du Nord à compter du 19 juillet 2021 ;

Vu le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du bassin versant de l'Aa, approuvé par arrêté inter-préfectoral du 15 mars 2010 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 14 février 2022 portant délégation de signature à Monsieur Antoine LEBEL, directeur départemental des territoires et de la mer du Nord ;

Vu l'arrêté préfectoral du 21 mars 2022 portant approbation du schéma directeur d'aménagement et de gestions des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Artois-Picardie ;

Vu la demande d'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement enregistré le 8 mars 2023 présentée par Monsieur le président du Grand Port Maritime de Dunkerque et complété le 24 mai 2023 ;

Vu l'avis de la commission locale de l'eau du SAGE du delta de l'Aa en date du 7 avril 2023 ;

Vu l'avis n°2023-20 de l'Autorité Environnementale – Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD) en date du 22 juin 2023

Vu le mémoire en réponse du Grand Port Maritime de Dunkerque du 21 juillet 2023 répondant aux observations formulées dans l'avis de l'Autorité Environnementale ;

Vu l'avis du conseil national de protection de la nature (CNPN) en date du 26 juillet 2023

Vu la décision n° E23000097/59 du Tribunal Administratif de Lille du 11 juillet 2023 désignant Monsieur Yves Reumaux en qualité de commissaire enquêteur ;

Vu le dossier d'autorisation environnementale, présenté pour l'enquête publique, déclaré complet en date du 24 mai 2023 ;

Vu l'autorisation environnementale sollicitée qui porte sur la demande d'autorisation au titre de l'article L.214-1 du code de l'environnement et sur une demande de dérogation aux interdictions d'atteinte aux espèces protégées au titre du 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement ;

ATTENDU

- Que cette enquête est régulièrement sollicitée par la préfecture du Nord
- Que cette enquête a duré 33 jours consécutifs du lundi 21/08/2023 au vendredi 22/09/2023,
- Que les registres d'enquête et le site internet de la préfecture ont été mis à la disposition du public pour qu'il puisse y reporter leurs observations pendant toute la durée de l'enquête,
- Que la publicité de l'enquête publique, par avis, a été réalisée une première fois dans 2 journaux quinze jours avant le début de l'enquête et une deuxième fois dans les huit premiers jours de l'enquête,
- Que la publicité a également été réalisée par des avis affichés aux panneaux d'affichages des mairies concernées ainsi que sur des panneaux installés par le GPMD tout autour du site du projet.
- Que la publicité a également été faite sur le site internet de la préfecture du Nord
- Que cette publicité apparaisse suffisante au regard du projet du fait qu'elle donne toutes les précisions sur les dates, lieu et modalités de consultation du dossier,
- Que les permanences du commissaire enquêteur se sont déroulées conformément aux prévisions,
- Que les observations recueillies ont été analysées et traitées par le commissaire enquêteur,
- Que les observations recueillies ont été notifiées au pétitionnaire dans un procès-verbal des observations dans les délais prescrits,
- Que le mémoire en réponse du pétitionnaire a été transmis au commissaire enquêteur dans les délais réglementaires.

CONSIDERANT les aspects négatifs, à savoir :

- Que le dossier du projet mis à disposition du public avait une lisibilité peu aisée
- Que le public se soit peu exprimé sur le projet
- Que malgré le fait que les règles en vigueur ont été respectées par le Grand Port Maritime de Dunkerque je déplore le peu de concertation du public en amont de l'enquête publique.

CONSIDERANT les aspects positifs, à savoir :

- Que les habitants des communes et plus largement le public ont eu le loisir d'exprimer leurs observations ;
- Que la majorité des déposants à donné un avis favorable pour la réalisation du projet ZGI2, ce qui est une chose rare dans ce genre de consultation du public ;

- Que ce projet qui devrait accueillir une gigafactory (fabrication de batteries pour voitures électriques) va permettre de très nombreuses créations d'emplois ;

- Que les études présentées dans les différents classeurs du dossier pris séparément sont manifestement des travaux d'experts réalisés par des bureaux d'études aux compétences reconnues et des collaborateurs du GPMD rompus au montage de tels dossiers

- Que les atteintes à l'environnement ont été étudiées sans concession et avec la volonté de trouver des mesures pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet ;

- Que je considère que les mesures issues de la séquence ERC sont satisfaisantes, qu'elles prouvent la prise ne compte sérieuse de l'environnement et de la biodiversité par le GPMD. De plus le pétitionnaire s'est engagé à accompagner son projet par la mise en œuvre d'un plan de suivi des mesures appliquées ;

- Que le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN), initiative du GPMD au début des années 2010 est une aubaine pour faciliter les mesures issues de la séquence ERC ;

- Que ce projet est qualifié de projet public majeur ;
- Que l'étude des scenarios de remplacement étudiés ne laisse pas de doute quant au choix de la ZGI2 ;

- Que selon le niveau d'appréciation que je peux avoir sur ces domaines d'expertise écologique, le maître d'ouvrage a donné des réponses constructives et correctrices aux différentes recommandations de l'Autorité Environnementale. Des corrections ont été apportées immédiatement dans le dossier présenté au public ;

- Que le projet est en accord avec le PLUiHD de la Communauté Urbaine de Dunkerque et les documents d'urbanisme supra communaux et ce, malgré une artificialisation importante ;

- Que le CNPN a donné un avis favorable assorties de recommandations à la portée du maitre d'ouvrage, validant ainsi la qualité du dossier de demande de dérogation aux interdictions d'atteinte aux espèces protégées ;

- Que la CLE a donné un avis favorable.

Pour tous ces motifs, et après avoir étudié le dossier d'enquête, reçu les personnes qui l'ont demandé, rencontré le pétitionnaire à plusieurs reprises et bénéficié de sa grande disponibilité, examiné les observations du public et le mémoire en réponse du pétitionnaire,

J'émets un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale pour l'aménagement de la Zone Grande Industrie 2 (ZGI2) au titre de l'article L.181-1 à 8 du code de l'environnement et sur la demande de dérogation aux interdictions d'atteinte au espèces protégées. Ces demandes étant présentées par le Grand Port Maritime de Dunkerque.

Cet avis n'est assorti d'aucune réserve, mais de deux recommandations.

Recommandation N°1 :

Persuadé que ces grands projets vont provoquer très rapidement des augmentations importantes des flux de circulation sur le réseau national, départemental et communautaire, ainsi qu'une demande forte en logements, je recommande au Grand Port Maritime de Dunkerque de participer activement au côté de la

Communauté Urbaine de Dunkerque à l'élaboration de mesures d'accompagnement afin de garantir le bien-être des populations.

Recommandations n°2 :

Des dossiers du même type que celui qui nous concerne ici, verront certainement le jour dans les prochaines années. Aussi je recommande au Grand Port Maritime de Dunkerque de favoriser l'information du public en réalisant quelques réunions publiques ou par tout autre moyen à sa disposition et de s'assurer que les collectivités locales seront des relais efficaces pour garantir la connaissance de la population.

Fait et clos le présent rapport d'enquête

A Hazebrouck, le mercredi 18 octobre 2023

Le commissaire enquêteur

4 ANNEXES

4.1 Annexe 1 : Mémoire en réponse du maitre d'ouvrage aux observations du public et du commissaire enquêteur.

DUNKERQUE PORT

LE PRESIDENT DU DIRECTOIRE

VOTRE CORRESPONDANT :
Thierry FOURNIER
Tél. +33 (0)3 28 28 75 25
tfournier@portdedunkerque.fr

M. Yves REUMAUX
Commissaire enquêteur

Dunkerque, le 09 OCT. 2023

N/Réf. : 2023/TF/DPE/076

Objet : **Mémoire en réponse aux observations émises lors de l'enquête publique du projet ZGI2**

Monsieur,

Nous vous prions de trouver ci-joint le mémoire en réponse du Grand Port Maritime de Dunkerque aux observations émises lors de l'enquête publique du projet ZGI 2 ouverte du 21 août au 22 septembre 2023.

Vous en souhaitant bonne réception,

Je vous vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Maurice GEORGES

afaq ISO 9001

Grand Port Maritime de Dunkerque
Port 2000 – 2505 Route de l'Ecluse Trystram – BP 46 534 – 59386 Dunkerque Cedex 1 - France
Téléphone +33 (0) 3 28 28 78 78
www.dunkerque-port.fr

Préfecture du NORD

Demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.214-3 I du code de l'environnement et demande de dérogation aux interdictions d'atteinte au espèces protégées au titre du 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement. Cette demande est présentée par le Grand Port Maritime de Dunkerque et portant **sur le projet de zone grande industrie 2 (ZGI2).**

Procès-verbal de synthèse des observations recueillies lors de l'enquête publique.

Préambule méthodologique :

Ce présent procès-verbal de synthèse reprend l'ensemble des observations et propositions du public recueillies à l'occasion de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.214-3 I du code de l'environnement et sur la demande de dérogation aux interdictions d'atteinte au espèces protégées au titre du 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement. Cette demande est présentée par le Grand Port Maritime de Dunkerque et portant **sur le projet de zone grande industrie 2 (ZGI2).**

Le présent document a été remis et commenté au maitre d'ouvrage, une version informatique « Word » est transmise également afin de faciliter la réponse. Conformément aux dispositions de l'article R.123-18 du Code de l'environnement, le Grand Port Maritime de Dunkerque transmettra au Commissaire enquêteur, sous 15 jours, ses observations en réponse à chacun des questionnements exprimés.

REGISTRE NUMERIQUE

by Publilégal

REGISTRE NUMERIQUE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Projet ZGI2

27 Contributions du public du 21/08/2023 au 25/09/2023

E1 -

Date de dépôt : Le 21/08/2023 à 12 :48 :15

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Demande information

Contribution :

Bonjour,

Ou peut-on visualiser le plan d'ensemble de toutes ces nouvelles implantations industrielles ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Cette contribution n'appelle pas de réponse du GPMD, il ne s'agissait que d'une demande d'information traitée par le commissaire enquêteur

E2 - Michel Mariette

Date de dépôt : Le 27/08/2023 à 14 :18 :11

Lieu de dépôt : Par email

Objet : PROJET GPMD Zone Grandes Industries ZGI 2 CRAYWICK

Contribution :

FEDERATION REGIONALE FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT HAUTS DE FRANCE233 RUE ELOI MOREL80000 AMIENS

ASSOCIATION ADELEMAISON DE LA VIE ASSOCIATIVETERRE PLEIN DU JEU DE MAILRUE DU 11 NOVEMBRE 1918

59140 DUNKERQUE

MONSIEUR LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

DEUX OBSERVATIONS

1 : FAIRE EN SORTE QUE LES DIFFERENTS AMENAGEMENTS PREVUS POUR LE RÉTABLISSEMENT DES WATERGANGS CONTRIBUENT À PRÉSERVER VOIRE RENFORCER UN MATELAS D'EAU DOUCE FACE A LA REMONTÉE DU FRONT DE SALINITÉ (LIÉE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE)

2 ANTICIPER LE RISQUE DE POLLUTION ACCIDENTELLE AQUEUSE EN PROVENANCE DES TRANSPORTS TERRESTRES À DESTINATION DE LA FUTURE ZGI2 EN ÉTUDIANT PUIS EN FAISANT RÉALISER EN ACCORD AVEC LE SDIS 59, LA MISE EN PLACE DE DISPOSITIFS (COLLECTE ET STOCKAGE DE PROXIMITÉ EFFICACES ET SÉCURISÉS)

AVIS FAVORABLE SOUS RÉSERVE PRISE EN COMPTE DES OBSERVATIONS PRECITEES

SIGNE MARIETTE Michel vice-président FNE HdF Amiens et vice-président ADELE Dunkerque

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse du pétitionnaire :

- Observation 1 :

  Le front de salinité ou biseau salé concerné par le projet CAP2020 ne l'est pas pour le projet ZGI 2, bien trop éloigné du rivage actuel et futur. En effet, le BRGM a démontré que le biseau salé ne se propage que très difficilement au-delà de 200m du rivage et de nature à se propager en profondeur (interface sables supérieur/sable inférieur à 15 m de profondeur). Les déviations de watergang ZGI2 se trouvent à plus de 2km de la future extension CAP2020.

  Le BRGM nous indique dans son étude de 2017 (BRGM - Revue scientifique Continental Shelf Research, avril 2017) que le rehaussement de la mer induit par le changement climatique imposera également une modification des amplitudes de marnage de l'ordre de 15% qu'il faudra également prendre en considération.

  Le dossier d'étude d'impact CAP2020 précise déjà que l'évolution du biseau salé n'aura pas d'impact sur les zones humides, mesures compensatoires ou sur le réseau de watergangs situés bien au-delà des 200m de rivage. En tenant compte d'une évolution du marnage qui peut aller jusqu'à 15% qui est directement liée au rehaussement du niveau de la mer et surtout qui a une influence directe sur les intrusions salines, les effets du creusement du bassin iront jusqu'à 230m (200m +15%) du rivage.

  Les analyses réalisées sur la qualité des eaux superficielles et celles réalisées sur la nappe ont démontré la moindre qualité des eaux superficielles vis-à-vis de celle de la nappe. Le profil de ces watergangs intègre une couche de marne de 50cm permettant d'assurer une séparation entre les eaux superficielles et la nappe sans pour autant déconnecter leur fonctionnement en période de hautes eaux (drainage des terres). Ainsi les aménagements prévus pour le rétablissement des watergangs ZGI 2 n'ont pas d'effet sur matelas d'eau douce qui sera ainsi préservé et cela malgré les changements climatiques.

- Observation 2 :

  En ce qui concerne les pollutions accidentelles sur les voiries « publiques » de ZGI2 :

  La gestion de l'assainissement pluvial intègre le traitement de la pollution accidentelle et chronique au droit du giratoire mais également le long des sections routières et ferroviaires dans le respect strict des règles de l'art. Au droit du giratoire, un bassin multifonction étanche assurera le traitement de la pollution chronique et accidentelle par temps de pluie. Le long des sections routières et ferroviaires linéaires, des noues d'infiltration filtrantes pouvant contenir une pluie d'occurrence centennale seront mises en œuvre. Elles seront équipées d'un géotextile oléo-dépolluant bicouche assurant la décomposition des hydrocarbures avant infiltration. La composition des noues d'infiltration permet de freiner la pollution accidentelle et de traiter les pollutions chroniques.

  Pour pouvoir circonscrire une potentielle pollution due aux risques d'accidents (hydrocarbures notamment), ces noues sont de plus discontinues. Cette discontinuité permet de faciliter une éventuelle intervention de dépollution en cas d'accident et donc de protéger la nappe.

  Le délai d'intervention du service de maintenance du GPMD est inférieur à 4 heures. Ces équipes sont d'astreinte 24h/24h pour tout type d'interventions sur voirie portuaire (accident, mise en sécurité, salage des voiries notamment). Elles sont équipées de moyens terrestres (pelle à pneu, pelle à chenille, chargeuse, tractopelle) permettant d'intervenir sur la dépollution des noues d'infiltration et évacuation en décharge agréée et sur le nettoyage des voiries. Le GPMD dispose d'un stock de matériaux (TV sable, argile, limon, géotextile anti-contaminant) permettant la substitution des terrains pollués.

  En ce qui concerne les activités économiques qui s'implanteront sur ZGI2 :

Les activités économiques qui souhaiteront s'implanter sur la plateforme ZGI2 devront se conformer aux dispositions du code de l'environnement au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Le pétitionnaire aura la charge de produire diverses études (étude d'impact, étude de danger) pour démontrer la compatibilité du projet avec son environnement. Ces études intégreront notamment les aspects liés aux acheminements, aux conditions de stockage et à la lutte incendie.

Avis du commissaire enquêteur :

Le pétitionnaire répond parfaitement aux inquiétudes du déposant.

@3 - kruiser heck - Bourbourg

Date de dépôt : Le 30/08/2023 à 09 :33 :12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Bravo !

Contribution :

Merci pour la réalisation de ce projet, de tout cœur avec vous !

Bon courage pour la suite de cette extraordinaire aventure, porteuse de l'avenir de notre région et de son savoir-faire

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse du pétitionnaire : Le GMPD prend acte de cet avis.

Avis du commissaire enquêteur : Dont Acte

@4 - Le Deist Antoine - Dunkerque

Date de dépôt : Le 30/08/2023 à 09 :59 :13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet ZGI2

Contribution :

Je suis favorable au projet ZGI2

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse du pétitionnaire : Le GMPD prend acte de cet avis.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

@5 - Dominique - Dunkerque

Date de dépôt : Le 30/08/2023 à 13 :11 :15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet ZGI2

Contribution :

Je vous transmets mon avis positif à ce projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse du pétitionnaire : Le GMPD prend acte de cet avis.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

@6 - Lambelin Thibaut - Dunkerque

Date de dépôt : Le 01/09/2023 à 21:47:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis ZGI2

Contribution :

Entièrement favorable à ce projet de bon sens qui est fondamental pour le développement économique et social du territoire tout en permettant de limiter l'impact écologique (prolongement d'un bassin existant donc optimisation des infrastructures déjà existantes.). Si ce projet ne se fait pas à Dunkerque, ces infrastructures seront créées chez nos voisins belges ou hollandais en se posant moins de questions, avec tout à perdre du point de vue économique, donc social, et des milliers de conteneurs supplémentaires en transit sur les routes entre nos industries et les ports du Nord alors qu'un débouché naturel se trouve sur notre territoire.

Réponse du pétitionnaire : Le GMPD prend acte de cet avis.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

@7 - Muller Jean Luc - Dunkerque

Date de dépôt : Le 04/09/2023 à 17 :36 :56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Accord sur le projet

Contribution :

Je souhaite encourager ce projet de développement du site du port ouest et de promotion de du bassin d'emploi du Dunkerquois.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse du pétitionnaire : Le GMPD prend acte de cet avis.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte

@8 - Gonsse Franck - Dunkerque

Date de dépôt : Le 05/09/2023 à 09 :16 :12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution du CNTPA – CFDT : le syndicat des dockers du port de Dunkerque et des travailleurs portuaires assimilés est favorable au projet ZGI 2

Contribution :

La CNTPA Ports et Docks, syndicat des dockers du Grand Port Maritime de Dunkerque, étudie toujours avec objectivité les différents projets qui vont dans le sens du développement du port de Dunkerque et du tissu économique de l'agglomération dunkerquoise. Dès que nous en avons l'opportunité lors des différentes enquêtes publiques, nous donnons notre avis sur les projets qui concernent les dockers et travailleurs portuaires et assimilés, de manière directe ou indirecte, et donc le port et son emprise. Nous l'avons fait il y a quelques jours en apportant notre contribution sur le projet CAP 2020 que la CNTPA a toujours défendu. Nous avons d'ailleurs émis un avis favorable. Et nous le faisons encore aujourd'hui avec le projet ZGI 2.

En parfaite cohérence avec notre position sur le projet CAP 2020, nous donnons un avis positif à ce projet de développement et à ces propositions d'aménagement faites par le Grand Port Maritime de Dunkerque. Et ce car :

1)C'est un projet complémentaire à CAP 2020 et qui accompagne la dynamique économique locale.

Ce projet de nouvelle plateforme industrielle « ZGI 2 » est nécessaire pour accompagner le développement économique du Dunkerquois. En effet, en quelques années, les annonces d'implantations sur le territoire portuaire se sont multipliées : Clarebout Potatoes, H2V, Hoffman Green Cement, SNF Flocryl, Verkor, ProLogium, Orano et XTC New Energy… Sans compter les implantations récentes qui travaillent en prise direct avec le terminal à conteneurs : Norfrigo, IndaChlor, 24hFrost, etc. Ces entreprises ont trouvé une place sur le territoire portuaire grâce aux terres préemptées. Notamment sur ZGI 1 dont on peut dire que c'est un succès. Mais pour certaines, les besoins en surface sont tels qu'il faut créer une ZGI 2. Notamment pour ProLogium. ZGI 2 accompagnera donc la dynamique de l'arrivée de ces nouvelles entreprises et le développement exponentiel de Dunkerque de ses dernières années.

ZGI2 s'inscrit par ailleurs dans la logique d'aménagement territorial de zones industrielles au port ouest, de développement et de continuité du projet Cap 2020. Lequel inclut un plan d'aménagement pour accueillir les industriels qui vont être reliés aux activités maritimes et portuaires pour le développement de leurs produits manufacturés. Pour l'exemple de ProLogium, les matières premières arriveront en import, au port-ouest, d'où partiront une partie des produits finis ou semi-finis en export, maritime notamment.

2)C'est un projet pourvoyeur d'emplois directs, indirects et induits.

Avec l'aboutissement de ZGI 2, des milliers d'emplois seront créés : à l'horizon 2030, il a été annoncé 3 000 emplois pour l'entreprise ProLogium qui annonce également une capacité de production estimée à 48 GWhs permettant d'équiper 500 000 à 750 000 véhicules par an. Cette nouvelle ZGI bénéficiera au tissu économique local et générera de l'emploi, que ce soit dans le transport (routier, ferroviaire, maritime et probablement fluvial), dans la logistique, dans les entrepôts et bien évidemment dans le milieu portuaire (dockers, lamaneurs, pilotes, remorqueurs, etc). Il faut garder en tête ce chiffre : 1 000 conteneurs c'est 6 emplois directs, indirects et induits.

3)C'est un projet qui rayonnera au-delà du territoire dunkerquois et qui favorisera les circuits courts.

Nous sommes, dans ce cas, dans la logique de la chaine globale du transport et du circuit court.

La ZGI 2 est, certes, localisée sur le territoire dunkerquois, mais elle bénéficiera à des territoires plus éloignés, notamment dans les Hauts-de-France. Les matières premières destinées à la construction des batteries de Douai transiteront, par exemple par le port de Dunkerque.

Il y a une logique industrielle de circuit court lorsque l'entreprise est très proche du bassin de CAP 2020. Et ça sera le cas avec la ZGI 2 qui prévoit des nouvelles dessertes routières et ferroviaires.

Être très proche de la zone de déchargement portuaire favorise par ailleurs le circuit court et la réduction de l'empreinte carbone. Pour exemple, Clarebout fera passer 30 000 conteneurs à l'export par an par le terminal conteneurs du port de Dunkerque. Des produits fabriqués et exportés à quelques kilomètres de distance, et à quelques kilomètres de la zone de réception des matières premières, voilà un exemple concret de circuit court. Comme ce sera le cas avec ProLogium attendu sur la future ZGI 2.

Conclusion

Nous sommes, vous l'aurez bien compris, favorable au projet ZGI 2. Les grandes industries doivent s'implanter à l'arrière du port, dans les terres, dans ces zones dédiées aux grandes industries. Le syndicat des dockers restera en revanche vigilant sur les hectares en bord à quai qui, eux, doivent être dédiés non pas à de l'industrie, mais à de l'activité maritime et portuaire, reliée à la manutention portuaire.

Sur le territoire du port de Dunkerque, nous avons la chance de pouvoir implanter des projets sur 3 000 hectares encore disponibles sur le domaine portuaire. Ne nous privons pas de recettes supplémentaires et d'emplois assurés pour de nombreuses années à venir et pour la souveraineté de notre pays.

Pièce(s) jointes(s) :

Réponse du pétitionnaire : Le GMPD prend acte de cet avis.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

ENQUÊTE PUBLIQUE
SUR LE PROJET ZGI 2

Contribution du CNTPA – CFDT

Syndicat des dockers de DUNKERQUE
et des travailleurs portuaires
et assimilés

La CNTPA Ports et Docks, syndicat des dockers du Grand Port Maritime de Dunkerque, étudie toujours avec objectivité les différents projets qui vont dans le sens du développement du port de Dunkerque et du tissu économique de l'agglomération dunkerquoise. Dès que nous en avons l'opportunité lors des différentes enquêtes publiques, nous donnons notre avis sur les projets qui concernent les dockers et travailleurs portuaires et assimilés, de manière directe ou indirecte, et donc le port et son emprise. Nous l'avons fait il y a quelques jours en apportant notre contribution sur le projet CAP 2020 que la CNTPA a toujours défendu. Nous avons d'ailleurs émis un avis favorable. Et nous le faisons encore aujourd'hui avec le projet ZGI 2.

En parfaite cohérence avec notre position sur le projet CAP 2020, nous donnons un avis positif à ce projet de développement et à ces propositions d'aménagement faites par le Grand Port Maritime de Dunkerque. Et ce car :

1) **C'est un projet complémentaire à CAP 2020 et qui accompagne la dynamique économique locale.**

Ce projet de nouvelle plateforme industrielle « **ZGI 2** » est nécessaire pour accompagner le développement économique du Dunkerquois. En effet, en quelques années, les annonces d'implantations sur le territoire portuaire se sont multipliées : Clarebout Potatoes, H2V, Hoffman Green Cement, SNF Flocryl, Verkor, ProLogium, Orano et XTC New Energy... Sans compter les implantations récentes qui travaillent en prise direct avec le terminal à conteneurs : Norfrigo, IndaChlor, 24hFrost, etc. Ces entreprises ont trouvé une place sur le territoire portuaire grâce aux terres préemptées. Notamment sur ZGI 1 dont on peut dire que c'est un succès. Mais pour certaines, les besoins en surface sont tels qu'il faut créer une **ZGI 2.** Notamment pour ProLogium. **ZGI 2** accompagnera donc la dynamique de l'arrivée de ces nouvelles entreprises et le développement exponentiel de Dunkerque de ses dernières années.

ZGI2 s'inscrit par ailleurs dans la logique d'aménagement territorial de zones industrielles au port ouest, de développement et de continuité du projet Cap 2020. Lequel inclut un plan d'aménagement pour accueillir les industriels qui vont être reliés aux activités maritimes et portuaires pour le développement de leurs produits manufacturés. Pour l'exemple de ProLogium, les matières premières arriveront en import, au port-ouest, d'où partiront une partie des produits finis ou semi-finis en export, maritime notamment.

2) **C'est un projet pourvoyeur d'emplois directs, indirects et induits.**

Avec l'aboutissement de ZGI 2, des milliers d'emplois seront créés : à l'horizon 2030, il a été annoncé 3 000 emplois pour l'entreprise ProLogium qui annonce également une capacité de production estimée à 48 GWhs permettant d'équiper 500 000 à 750 000 véhicules par an. Cette nouvelle ZGI bénéficiera au tissu économique local et générera de l'emploi, que ce soit dans le transport (routier, ferroviaire, maritime et probablement fluvial), dans la logistique, dans les entrepôts et bien évidemment dans le milieu portuaire (dockers, lamaneurs, pilotes, remorqueurs, etc). Il faut garder en tête ce chiffre : 1 000 conteneurs c'est 6 emplois directs, indirects et induits.

3) C'est un projet qui rayonnera au-delà du territoire dunkerquois et qui favorisera les circuits courts.

Nous sommes, dans ce cas, dans la logique de la chaine globale du transport et du circuit court.

La **ZGI 2** est, certes, localisée sur le territoire dunkerquois, mais elle bénéficiera à des territoires plus éloignés, notamment dans les Hauts-de-France. Les matières premières destinées à la construction des batteries de Douai transiteront, par exemple par le port de Dunkerque.

Il y a une logique industrielle de circuit court lorsque l'entreprise est très proche du bassin de CAP 2020. Et ça sera le cas avec la **ZGI 2** qui prévoit des nouvelles dessertes routières et ferroviaires.

Être très proche de la zone de déchargement portuaire favorise par ailleurs le circuit court et la réduction de l'empreinte carbone. Pour exemple, Clarebout fera passer 30 000 conteneurs à l'export par an par le terminal conteneurs du port de Dunkerque. Des produits fabriqués et exportés à quelques kilomètres de distance, et à quelques kilomètres de la zone de réception des matières premières, voilà un exemple concret de circuit court. Comme ce sera le cas avec ProLogium attendu sur la future **ZGI 2**.

Conclusion

Nous sommes, vous l'aurez bien compris, favorable au projet **ZGI 2**. Les grandes industries doivent s'implanter à l'arrière du port, dans les terres, dans ces zones dédiées aux grandes industries. Le syndicat des dockers restera en revanche vigilant sur les hectares en bord à quai qui, eux, doivent être dédiés non pas à de l'industrie, mais à de l'activité maritime et portuaire, reliée à la manutention portuaire.

Sur le territoire du port de Dunkerque, nous avons la chance de pouvoir implanter des projets sur 3 000 hectares encore disponibles sur le domaine portuaire. Ne nous privons pas de recettes supplémentaires et d'emplois assurés pour de nombreuses années à venir et pour la souveraineté de notre pays.

@9 - Florent - Loon-Plage

Date de dépôt : Le 12/09/2023 à 21 :37 :34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ce projet est un non-sens écologique et à terme économique.

Contribution :

Comment en 2023 peut-on encore augmenter l'emprise sur des terres agricoles alors que les friches industrielles sont nombreuses au port Est ? C'est un non-sens sur le plan écologiste et un héritage pesant que nous allons laissser aux générations futures.

Par ailleurs, pour combien de temps le modèle economique du GPMD sera encore valable ? Les pays "en voie de développement" se développent et rattrappent leur retard. Ainsi l'intérêt économique de produire à l'autre bout du monde et les flux logistiques associés ont un avenir menacés. Que restera-t-il au port ouest une fois tous ces flux modifiés : beaucoup de friches. Même si les usines de production de batteries semblent être pour un marché national ou européen, on peut se poser la question du modèle économique à mettre en place ? Faut-il faire un mégapole rassemblant les différentes entités ou les implanter à proximité du besoin, à savoir les usines de production de véhicules. Il n'y en a pas sur le Dunkerquois. Quand on regarde les différents aspects (économique, humain (bassins d'emploi, competences, ...), environnemental, sécuritaire (infrastructures déjà régulièrement saturées, concentration d'usines à risques,....)...) à chaque fois ce n est pas le modèle de developpement présenté par le GPMD qui est le meilleur. Alors on ne peut que conseiller de prendre de l'avance et de construire un avenir durable pour nos futures générations en réalisant les bons choix.

Réponse du pétitionnaire :

En ce qui concerne les terres agricoles, une expropriation pour cause d'utilité publique a eu lieu dans les années soixante-dix au profit du GPMD. Les agriculteurs concernés par le projet et ses mesures compensatoires sont donc en contrat d'occupation précaire révocable chaque année sur le domaine portuaire ; c'est la solution mise en oeuvre à l'époque par le GPMD pour préserver les exploitants agricoles le plus longtemps possible dans l'attente des futurs projets d'aménagement portuaires.
En outre, le territoire portuaire, y compris les parcelles agricoles sur le port, est classé en zone UIP sur le zonage du PLUIHD, la zone UIP correspondant à la zone industrialo-portuaire destinée à accueillir des aménagements portuaires, les équipements nécessaires à l'exercice des missions du GPMD, les établissements industriels et commerciaux, ainsi que les services et bureaux qui leur sont liés.
Le projet ZGI2 compense intégralement les surfaces non artificialisées par la sanctuarisation d'une surface équivalente. De plus, 17,8 ha de mesures compensatoires sont prévus afin d'accueillir des activités agricoles avec des pratiques durables prenant en compte la biodiversité. Un cahier de charges prescriptifs sera bâti pour ces 17,8 ha afin de limiter les intrants et orienter les pratiques culturales.

En ce qui concerne l'émergence de la filière batteries, celle-ci- répond à un besoin important en France et en Europe afin d'anticiper le déploiement massif des véhicules électriques afin de répondre aux engagement de la France pour la transition écologique de son économie, pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et pour la modernisation de l'industrie européenne notamment des batteries et de la mobilité sur son sol.

Avec plus de 56 000 salariés dans le secteur et quelques 700 000 véhicules (soit 30% de la production annuelle nationale) construits chaque année, les Hauts-de-France sont la première région automobile de France. Trois constructeurs mondiaux sont présents sur les 7 sites de production du territoire. La région, au coeur de l'Europe, est

à proximité d'autres centres de cette industrie, avec la moitié de la production européenne de véhicules et 2/3 des constructeurs européens se trouvant dans un rayon de 600 km autour des Hauts-de-France. Ces dernières années, en application de sa stratégie de rev3 et des stratégies nationales et européennes pour la transition écologique, et en prévision d'une montée en puissance nécessaire de transports décarbonés, la Région Haut-de-France a fait le choix d'investir dans la mobilité électrique et faiblement émissive en soutenant le développement de la filière de la batterie, alors que les perspectives et la croissance du marché du véhicule électrique est encore à ce jour majoritairement asiatique. Le développement et la production de batteries dans une région européenne constitue un impératif stratégique indispensable à l'échelle européenne et nationale au-delà des Hauts-de-France, tant pour la sécurité d'approvisionnement que pour la qualité des processus de production ou encore la logique économique de production à proximité des centres de consommation. C'est dans cette région que sont en cours d'implantation les premières gigafactories en France.

Naturellement, 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, d'autant plus que le GPMD dispose d'une réserve foncière d'intérêt pour les clients industriels désireux de développer une activité sur le territoire dans les années futures.

Afin de dynamiser l'arrivée de nouvelles entreprises au sein de la place portuaire, le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) a engagé des travaux de grande ampleur au port Ouest en aménageant une plateforme industrielle (ZGI). Ce terrain labélisé « Choose France » au regard de son caractère clé en main et sa disponibilité immédiate a suscité un véritable intérêt de la part des clients industriels. La concrétisation des prospections commerciales menées à ce jour par le GPMD notamment autour de la filière batterie et l'arrivée prochaine d'une des trois Gigafactories de la région Hauts-de-France sur la ZGI appelle la réalisation de nouvelles zones d'activités pour accompagner la filière. Cette stratégie s'appuie notamment sur le rapport Varin remis en 2022 à la demande des ministères de la Transition Écologique et de l'Industrie qui recommande la localisation en France d'étapes amont de réalisation de batteries, en particulier sur le port de Dunkerque pour réduire la dépendance de la filière au marché asiatique.

La volonté du GPMD de participer activement à la décarbonation de l'industrie et de la baisse des émissions de GES est double car elle permet d'une part d'accueillir des activités innovantes directement liées à la décarbonation (batteries et mobilité électrique), et d'autre part d'offrir des services multimodaux permettant de réduire au maximum l'impact environnemental du transport des marchandises.

Dans ce contexte, le GPMD ambitionne l'aménagement de cette nouvelle plateforme industrielle ZGI2 sur son territoire. Ce projet d'aménagement a pour objectif d'offrir, sur une emprise commercialisable de 131 ha, les conditions requises pour la consolidation de filière batterie et du cluster batterie local (services, maintenance, production, recyclage, …).

Cette ambition se veut conforme :

- À la stratégie nationale de création d'un écosystème de la filière batterie en région Hauts de France et sur le territoire dunkerquois exprimée au travers du rapport Varin ;
- À la stratégie nationale portuaire 2022 qui place les ports aux cœurs des développements économiques innovants ancrés dans la transition énergétique en offrant les infrastructures multimodales (voirie, voies ferrées, fluvial, maritime) nécessaires au développement de ce type d'activités ;

- Au projet stratégique du GPMD en cours qui intègre les ambitions du port de Dunkerque pour la période 2020/2024 et notamment de développer la filière batterie automobile.

Le projet d'une nouvelle plateforme d'accueil d'industrie de la filière batterie constitue la déclinaison d'une stratégie multi-scalaire à très fort enjeu économique et environnemental sur le territoire dunkerquois. En ce sens, il peut être qualifié de projet d'intérêt public majeur en cohérence avec les documents de planifications stratégiques nationaux et prévus dans le projet stratégique de l'établissement.

Avis du commissaire enquêteur :

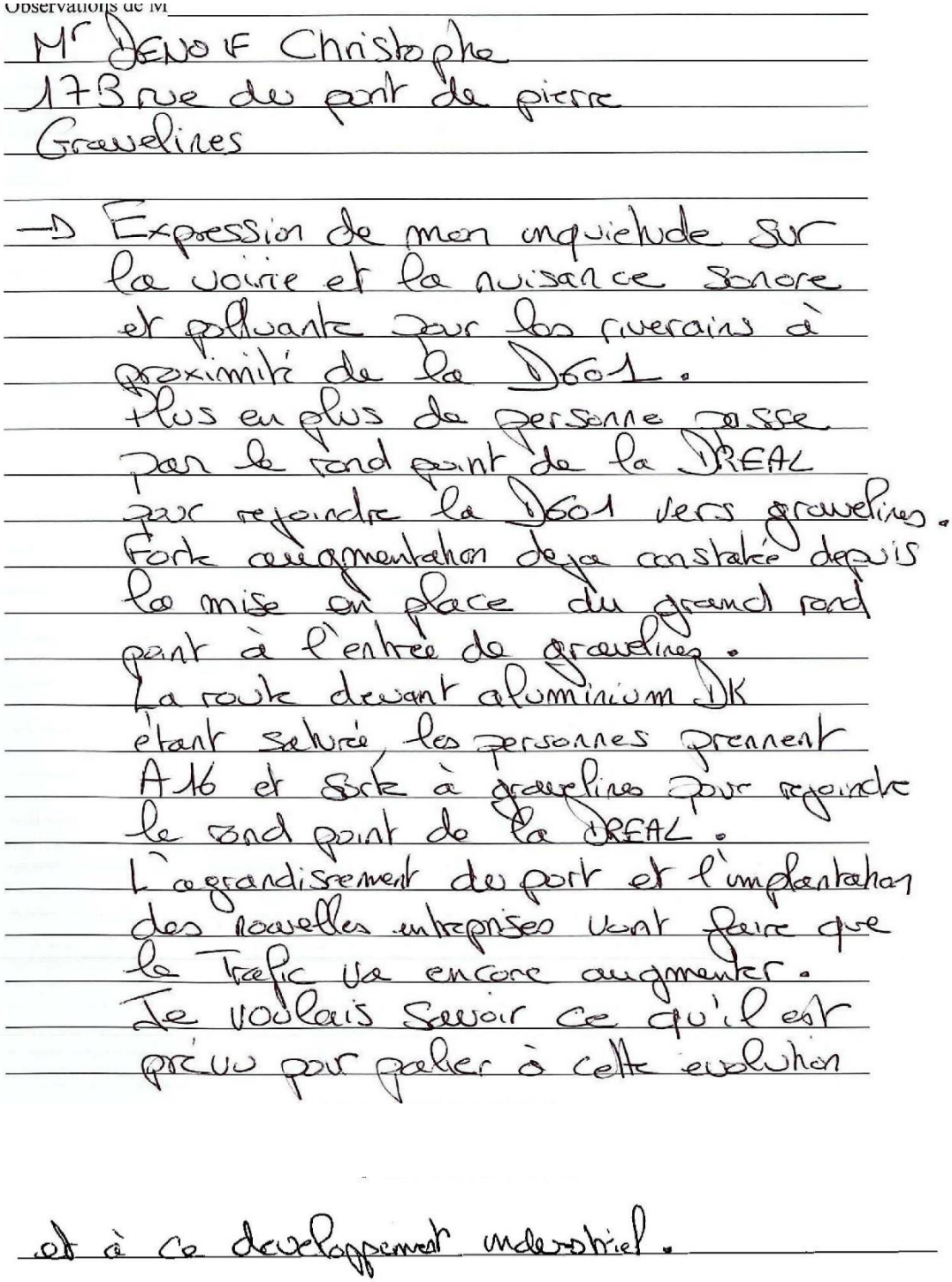
Il est indéniable que ce projet va détruire des terres agricoles, mais effectivement le GPMD est propriétaire depuis les années 70 de tout ce patrimoine, avec le projet à l'époque d'avenir, de créer de la richesse économique et de l'emploi pour Dunkerque, la région et le pays. De plus, le PLUiHD de la Communauté Urbaine de Dunkerque récemment approuvé classe ces terrains en zone UIP correspondant à la zone industrialo-portuaire. Le PLUiHD étant opposable, le projet ZGI2 peut donc être envisagé. La procédure actuelle d'enquête publique, le dossier du GPMD, son étude d'impact, sa demande de dérogation, l'avis de la MRAE, du CNPN et de la CLE … sont autant d'éléments qui obligent le maitre d'ouvrage à prendre des dispositions en faveur de la biodiversité et de l'environnement et de les respecter dans le temps.

Concernant la non-proximité des usines de batterie par rapport aux usines de production : les Hauts-de-France sont très pourvus en usines automobiles et le transport multimodal dont dispose le GPMD, favorisera le transport de ces matières indispensables à l'industrie concernée en limitant très favorablement la production de gaz à effet de serre.

R11 - CHRISTOPHE - Gravelines

Date de dépôt : Le 18/09/2023 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier


Observations de M

Mr DENOF Christophe
173 rue du pont de pierre
Gravelines

→ Expression de mon inquiétude sur la voirie et la nuisance sonore et polluante pour les riverains à proximité de la D601.
Plus en plus de personne passe par le rond point de la DREAL pour rejoindre la D601 vers gravelines.
Forte augmentation déjà constatée depuis la mise en place du grand rond point à l'entrée de gravelines.
La route devant aluminium DK étant saturée, les personnes prennent A16 et sortie à gravelines pour rejoindre le rond point de la DREAL.
L'agrandissement du port et l'implantation des nouvelles entreprises vont faire que le Trafic va encore augmenter.
Je voulais savoir ce qu'il est prévu pour parer à cette évolution

et à ce développement industriel.

Réponse du pétitionnaire :

Que ce soit concernant les flux salariés ou de fret, le GPMD et les acteurs du territoire (CUD, industriels notamment) se sont saisis de l'enjeu que représente le report modal. Les projets et politiques en faveur de ce mode vont concourir à minimiser l'évolution des flux routiers mais également à maintenir des conditions de circulation favorables pour les usagers de la place portuaire. Les projets d'aménagement du port ouest constituent une véritable opportunité pour accroître les parts modales des modes massifiés.

Des études de trafic liées à ce projet ont été réalisées et ont été associées à des études de dispersion atmosphérique et d'évaluation des concentrations en polluants dans l'air ambiant en adoptant une vision cumulée des trafics de l'ensemble des projets de développement du Port Ouest (incluant CAP2020, ZGI 2, Verkor et Clarebout) connus à ce jour.

En ce qui concerne la qualité de l'air

La démarche initiale a consisté en une caractérisation de l'état actuel, au travers de campagnes de mesure de la qualité de l'air, suivie de simulations. La quote-part du projet ZGI 2 a également été évaluée dans cet ensemble.

Un point récepteur a été considéré au droit de la RD601 en amont du giratoire de la route du Colombier et de l'Avenue Léon Jouhaux.

Etat initial

Au niveau du respect des valeurs réglementaires, les éléments suivants peuvent être soulignés :

- L'ensemble des valeurs réglementaires relatives aux moyennes annuelles en dioxyde de soufre, en benzène et en particules en suspension (PM10) est respecté sur la zone d'étude ;
- L'objectif de qualité relatif aux particules fines (PM2,5), est inférieure à la valeur limite de 25 µg/m³ (en moyenne annuelle.
- La valeur limite relative au dioxyde d'azote (NO_2), fixée à 40 µg/m_3 en moyenne annuelle, est ponctuellement dépassée sur la zone d'étude, sur une portion de l'emprise de l'autoroute A16. Ce constat peut être mis en relation avec l'importance du trafic routier dans les émissions en oxydes d'azote, et au volume de trafic supporté par l'autoroute A16 mais non observé sur la RD601.

Dans l'ensemble, l'impact le plus important sur la zone est relatif au trafic routier, n'est principalement observé qu'au niveau de l'autoroute A16. Cet impact est maximal au niveau de l'emprise des voies, et décroit autour de celles-ci.

Etat en situation projetée – Phase de fonctionnement du projet – 2032

En modélisation de la situation projetée et en ce qui concerne les concentrations moyennes annuelles, aucun récepteur ne présente des dépassant les valeurs réglementaires françaises. Les concentrations moyennes annuelles les plus élevées pour l'ensemble des composés et des scénarios étudiés, comme pour l'état initial 2022, sont situées en bordure de la RN 316, route fréquentée pour se diriger vers le Port de Dunkerque.

Dans l'ensemble, les concentrations en NO_2 connaissent une baisse avec le temps en lien avec la baisse des émissions d'oxydes d'azotes, alors que les teneurs des autres polluants restent relativement stables au cours du temps et sont proche de la pollution de fond. Cette différence est causée par deux facteurs :

- D'une part, les oxydes d'azote connaissent la plus forte baisse des émissions avec le temps en comparaison des autres polluants ;
- D'autre part, le trafic routier est le principal secteur émetteur d'oxydes d'azote contrairement aux autres polluants où les autres secteurs d'activités contribuent davantage aux émissions totales (les émissions du ferroviaire pour les PM notamment).

Les valeurs guides de l'OMS parues en 2021 sont dépassées pour l'ensemble des points récepteurs pour le dioxyde d'azote, les PM10 et les PM2,5. Ces dépassements ne peuvent pas être associés directement à la réalisation du projet car ils apparaissent pour l'ensemble des scénarios dont celui ne prenant pas en compte la réalisation du projet ZGI2.

En modélisation de la situation projetée et en ce qui concerne les concentrations moyennes journalières et/ou horaires, les valeurs réglementaires françaises sont largement respectées sur l'ensemble des points récepteurs.

De même, les valeurs guides de l'OMS 2021 sont également respectées sur ces points récepteurs et notamment au niveau de la RN 316, secteur le plus impacté par les émissions sur la zone d'étude. La mise en place du projet ZGI2 n'engendrera donc pas de dépassements des valeurs horaires et/ou journalières réglementaires françaises et valeurs guides de l'OMS sur la zone d'étude.

Dans l'ensemble, et quels que soient le polluant et le scénario considérés, les concentrations les plus fortes sont logiquement rencontrées au niveau et à proximité de l'autoroute A16, en lien avec le trafic routier supporté par cet axe. Au niveau de la zone d'implantation du projet ZGI2, l'extrémité Sud sera la plus influencée par les émissions de l'autoroute A16.

Concernant le dioxyde d'azote, le dépassement réglementaire de la concentration moyenne annuelle identifié lors de l'état initial n'apparaît plus à l'horizon 2032. Dans l'ensemble, les concentrations diminuent entre l'état initial 2022 et l'horizon 2032 en lien avec l'amélioration du parc roulant. Comme pour le scénario de référence, les valeurs guides de l'OMS parues en 2021 sont dépassées sur l'ensemble du domaine d'étude pour le dioxyde d'azote, les PM10 et les PM2,5. Ces dépassements ne peuvent pas être associés directement à la réalisation du projet car ils peuvent être généralisés à l'ensemble des scénarios étudiés, y compris celui ne prenant pas en compte la réalisation du projet.

A l'horizon 2032, la mise en service du projet ZGI2 va entraîner une augmentation de cet impact, limitée dans son ensemble au vu des résultats de modélisation pour l'ensemble des polluants, avec un impact inférieur à 1 µg/m^3 quel que soit le polluant considéré. Cette augmentation d'impact doit cependant être relativisée par les éléments précédemment exposés, et notamment l'absence de dépassements des valeurs limites françaises et la baisse à terme des oxydes d'azote.

En ce qui concerne les actions en matière de trafic

Pour le trafic proprement dit, les déplacements domicile travail et le fret ont été étudiés.

Concernant les déplacements domiciles-travail, la CUD intègre une véritable stratégie d'accompagnement des développements économiques sur son territoire par la mise en œuvre de mesures fortes en faveur de la réduction de la part modale des véhicules particuliers. L'objectif est en effet d'atteindre 50% de véhicules particuliers pour les trajets domicile-travail. La modélisation de cette ambition met en évidence que les conditions de circulation resteront fluides sur le territoire sur la plupart des axes grâce à cette stratégie.

Concrètement, à l'échelle du projet, la déclinaison de cette politique s'articulera autour de la mise en œuvre d'aménagements, de services et incitations qui seront déclinés en lien avec les futurs clients qui occuperont les terrains de la ZGI 2 et de façon plus globale avec les clients de la ZIP. Plusieurs axes seront ainsi déployés, à savoir :

- L'amélioration de l'offre de service en matière de modes doux pour l'accès aux sites industriels. Les projets CAP 2020 et ZGI 2 y contribuent en prévoyant la réalisation de près de 9 km de voies vertes en site propre connectées aux communes voisines qui permettront aux salariés résidents d'utiliser la marche ou le vélo dans des conditions optimales pour l'accès à leurs entreprises ;
- La limitation des surfaces de parking pour les entreprises de la ZGI 2. Pour inciter les salariés à utiliser les modes alternatifs, les acteurs du territoire travailleront avec les entreprises de la zone à minimiser au maximum les espaces de stationnement. Une des solutions pourrait par exemple consister en la priorisation de places uniquement au personnel qui covoiture ;
- Le développement d'une offre de service transport en commun sur le port ouest. La CUD propose déjà aux entreprises un service de transport à la demande gratuit. Le dispositif consiste en la mise en

place d'une navette depuis une zone donnée du territoire vers les sites industriels qui en font la demande aux horaires choisis. Dans un futur proche, la CUD envisage le déploiement de lignes de bus depuis des « points nœuds » répartis sur le territoire communautaire et au-delà. Ces « points nœuds » seront constitués de parking P+R, de commerces et d'habitations et auront vocation à centraliser les flux pour ensuite acheminer les usagers vers les entreprises du territoire en transports en commun. La mise en œuvre de ces nouveaux services appelle la réalisation de pôles d'échanges sur le territoire portuaire afin de gérer les derniers mètres depuis l'arrêt de bus vers les entrées des entreprises. Pour ce faire et selon la solution retenue par la CUD, la zone d'activité ZGI 2 sera équipée d'arrêts de bus qui pourront être complétés de structures telles que des vélos en libre services ou encore des navettes vers les sites industriels ;

- Afin d'accompagner la mise en œuvre de ces solutions, la CUD accompagnera les industriels dans la mise en œuvre de leurs plans de mobilité entreprise de façon à inciter leurs salariés à s'inscrire dans l'ambition du territoire en matière de report modal des salariés. La mise en œuvre de ces mesures est en marche, la CUD, au travers du groupe de travail mobilité qui s'est réuni pour la 3ème fois en juin 2023, a d'ores et déjà initié la démarche qui s'accélère pour que dès début 2025 ces solutions soient opérationnelles.

Concernant le report modal du fret du territoire portuaire, cette question est au cœur de la Stratégie Nationale Portuaire (SNP). La stratégie multimodale du GPMD en lien avec le développement du trafic de conteneurs depuis les 10 dernières années d'une part, et en lien avec le projet CAP 2020 d'autre part, s'articule autour d'un équilibre entre le trafic de l'hinterland, le trafic déconsolidé (traitement logistique local des marchandises) et le trafic en transbordement.

La massification des flux depuis et vers l'Hinterland s'organise autour d'une double démarche.

D'une part, le port de Dunkerque va continuer à consolider son Hinterland direct grâce au développement de nouveaux services fluviaux. Cette démarche sera amplifiée avec la mise en service du canal Seine Nord Europe à l'horizon 2030. La mise en service de navettes fluviales régulières avec la future plateforme multimodale de Marquion, adossée à une nouvelle zone logistique de plus de 1 million de m² de capacité d'entreposage sera un moteur de développement déterminant.

D'autre part, Dunkerque va s'appuyer sur l'artère ferroviaire nord-est pour élargir son hinterland en direction de la région Grand Est, dont les flux sont aujourd'hui majoritairement orientés vers les ports du Benelux, ainsi que l'Allemagne et les pays de l'Est dans une seconde phase. Cette artère possède d'importantes capacités de sillons résiduelles permettant le développement de nouveaux services ferroviaires pendulaires, d'autant plus essentiels au fonctionnement des ports intérieurs du Grand Est que le réchauffement climatique va engendrer des difficultés grandissantes de navigation sur les réseaux fluviaux rhénans et mosellans.

Afin d'accompagner le développement du transport combiné de conteneurs maritimes, le GPMD a réalisé le doublement du centre de transbordement de conteneurs du port de Dunkerque (Dry Port) pour un montant de 10,7M€, financé dans le cadre de France Relance. Ce terminal permet de traiter simultanément 4 trains longs de 850m.

De la même manière, le développement du trafic lié à la consolidation et la déconsolidation de conteneurs, d'origine ou de destination transocéanique, passant par les entrepôts logistiques contribue à une diminution du trafic routier européen de l'ordre de 25%. En effet, pour des questions de charge utile, mais surtout pour des raisons de plans de palettisation, les normes européennes sont plus favorables que les normes anglo-saxonnes. Le conteneur maritime de 40 pieds offre un volume de chargement de 24 palettes de norme européenne, contre une remorque classique circulant en Europe qui en offre, elle, 33.

Afin d'accompagner le report modal du trafic poids lourds, le GPMD a lancé un AMI pour trouver un opérateur pour gérer un terminal de ferroutage qui sera situé à proximité immédiate de l'activité conteneurs actuelle et future, ainsi que des terminaux rouliers reliant Dunkerque au Royaume-Uni et à l'Irlande.

En l'état actuel des études, le terminal de ferroutage pourra absorber jusqu'à 6 trains par jour soit une capacité totale de 500 unités par jour.

Le développement du ferroutage permet de contenir l'augmentation du trafic routier lié au trafic de déconsolidation voire même à la logistique maritime ou terrestre amont ou aval liée au développement industriel.

Les dernières implantations industrielles intègrent en effet des ITE (Installation Terminal Embranchée) ferroviaires dans leur plan de construction.

S'agissant du développement de ZGI 2, la typologie d'activité orientée vers la filière batteries devrait limiter l'évolution de trafic poids lourds. En effet, à l'instar d'ACC ou ENVISION, le préacheminement de matières premières pourra être assuré par voie maritime jusqu'au terminal conteneurs situé à 3 km. S'agissant des expéditions, le GPMD mettra à disposition du futur client un embranchement fer afin de livrer directement les clients de la Gigafactory par train limitant ainsi le volume de poids lourds sur les routes.

De façon plus globale, le GPMD bénéficie des infrastructures favorables à un report modal ce qui se traduit en chiffres: il est aujourd'hui la première place ferroviaire de France avec près de 10 MT traitées chaque année et le premier port fluvial des Hauts-de-France avec près de 3 MT traitées chaque année. Le projet CAP 2020, les développements industriels et logistiques annoncés et le CNSE vont venir renforcer les flux multimodaux grâce à de nouvelles infrastructures mais également de nouvelles opportunités de massification.

L'ensemble des actions en matière de report modal est mis en œuvre dans le cadre d'une véritable coordination territoriale impulsée par le groupement Norlink Ports dont la vocation est de fédérer les ports, plateformes et acteurs de la chaîne de transport (VNF, FRET SNCF…) autour de solutions massifiées et multimodales.

En ce qui concerne les nuisances sonores

Le GPMD a mené une étude acoustique en avril 2023 afin d'étudier les impacts du projet ZGI 2 en phase travaux et en phase exploitation. Cette étude a été jointe au mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, pièce de l'enquête publique.

Les principales conclusions sont rappelées ci-après.

La modélisation de l'état sonore initial a mis en évidence qu'une majorité du secteur d'étude se situe en zone d'ambiance sonore préexistante modérée, à l'exception des zones proches de l'autoroute A16, de la RD11 au niveau de St Georges sur l'Aa et du giratoire entre la RD11 et la RD601 à l'entrée de Gravelines.

Un scénario de référence à horizon 2032 sans projet ZGI 2 a ensuite été modélisé sur la base des données de trafic du dossier d'autorisation environnementale. Ces études prennent notamment en compte les nouvelles infrastructures routières et ferroviaires liées au projet CAP 2020. Le calcul met en évidence qu'une majorité du secteur d'étude reste en zone d'ambiance sonore préexistante modérée à l'exception de zones urbaines situées à proximité de l'échangeur A16 / RD11 qui basculent en zone d'ambiance sonore non-modérée.

Un scénario avec insertion du projet ZGI 2 à horizon 2032 a ensuite été modélisé. Basé sur les hypothèses de trafic du dossier d'autorisation environnementale, ce scénario a mis en évidence les points suivants :

- Les reports de trafics sur les voies existantes liées au projet ZGI 2 ne créent pas d'impacts acoustiques au niveau des habitations ;

- Les nouvelles voies créées ne génèrent pas de dépassement des valeurs réglementaires issues du décret du 9 janvier 1995 pour la seule contribution des infrastructures créées ;

Les industries qui s'installent dans le cadre du projet ZGI 2 seront soumises à la réglementation acoustique applicable aux ICPE, à savoir l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation du bruit émis par les ICPE émis dans l'environnement

En complément de ces études, le GPMD a souhaité étudier l'impact du bruit généré par le chantier permettant la réalisation du projet ZGI 2. Les sources prépondérantes ont été prises en compte, à savoir les opérations de terrassement à l'aide d'engins de chantier type tractopelles, bulldozers ou tombereaux.

Les modélisations ont été réalisées avec des hypothèses dites « conservatives », les sources de bruit ont été majorées et placées au plus près des zones urbaines. Ainsi, les calculs ont mis en évidence que seuls les travaux peuvent potentiellement générer des nuisances en période de nuit, entre 07h00 et 22h00. Ainsi, le GPMD limitera l'activité du chantier avant 7h00 et après 22h00 afin de maîtriser ces nuisances. Pour contrôler le respect de ces horaires, des stations de surveillance de niveaux sonores pourront être mises en oeuvre au droit des zones les plus susceptibles d'être impactées.

Avis du commissaire enquêteur :

Pour avoir reçu cette personne en permanence, je comprends parfaitement son point de vue. (Sans prendre parti) Le soucis évoqué est une augmentation du trafic déjà à la limite de l'acceptable aujourd'hui, et une augmentation de la pollution. Je ne pense pas que la réponse du GPMD rassurera cet habitant de Gravelines. Mais effectivement la vigilance devra être exercée également par le Communauté Urbaine de Dunkerque.

@12 - Gauducheau Hervé - Dunkirk

Date de dépôt : Le 19/09/2023 à 11 :20 :01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Support pour ce projet

Contribution :

A l'heure de la prise de conscience mondiale sur la crise climatique je suis heureux de voir venir sur notre territoire un tel projet.

Les véhicules électriques sont en train de s'imposer. L'écosystème de la batterie reste malheureusement pour longtemps encore dépendant de la Chine.

Toute implantation en Europe nous éloigne de cette emprise et permets à notre industrie automobile de survivre.

Dans les Hauts de France une filière d'excellence se dessine, Dunkerque en est le pivot, c'est un énorme avantage pour notre ville.

Avec les 2 projets voisins (Verkor / Orano XTC) on peut déjà parler de cluster et donc d'économie d'échelle pour les sous-traitants.

Cette implantation est stratégique pour l'Europe et donc pour la France.

En sus cette usine se situe au coeur du développement du port ouest. Elle pourra donc bénéficier des nouvelles infrastructures au coeur du projet conjoint de CAP 2020.

En étant construite bord à quai elle aura un empreinte pour ses intrants maritimes très faible.

La cohérence entre tous ces projets autour de ces nouveaux bassins en est encore renforcée.

Depuis plusieurs années le GPMD travaille avec tous les acteurs locaux pour définir des zones afin d'accueillir ces industries.

Les aménagements prévus pour les réseaux routiers vont grandement améliorer la circulation depuis l'ouest de l'agglomération.

Les ressources fiscales pour les collectivités locales sont elles aussi à prendre en compte.

Cela donnera encore plus les moyens à nos édiles pour accompagner la population face aux défis du changement climatique.

Réponse du pétitionnaire : Le GMPD prend acte de cet avis.

Avis du commissaire enquêteur : Dont Acte

@13 - Xavier - Dunkerque

Date de dépôt : Le 19/09/2023 à 17:36:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis DEFAVORABLE au projet ZG2I

Contribution :

Le projet ZG2I augmentera l'artificialisation de terres au profit de projets industriels polluants, destructeurs du cadre de vie, de la biodiversité, des zones humides. Ce n'est pas acceptable. Les modèles dits de « développement » du Port de Dunkerque sont fréquemment bâclés, ne prenant pas en compte tous les impacts. Les projets se succèdent très vite dans le Dunkerquois industrialo-portuaire sans cohérence d'ensemble, sans discussion posée et construite, avec tous les acteurs du territoire, associations et citoyens compris. A chaque fois, les enquêtes publiques sont menées l'été ou au sortir de l'été, ne laissant pas la possibilité aux personnes de bien appréhender les dossiers, les enjeux.

De grands enjeux sont abordés dans le dossier de manière très parcellaire voire bâclée : gestion de l'eau, gestion des risques industriels à effet domino, saturation des infrastructures routières locales et régionales, compensation des zones humides perdues, etc…

Les watergangs de notre Flandre maritime prise sur les polders sont un enjeu essentiel, le dossier ZG2I n'apporte pas de mesures satisfaisantes aux enjeux sur le sujet, lié aux risques FORTS de submersion marine et d'inondation par les terres.

Je ne peux donc qu'émettre un avis DÉFAVORABLE au projet ZG2I du GPMD.

Réponse du pétitionnaire :

Afin de dynamiser l'arrivée de nouvelles entreprises au sein de la place portuaire, le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) a engagé des travaux de grande ampleur au port Ouest en aménageant une plateforme industrielle (ZGI). Ce terrain labélisé « Choose France » au regard de son caractère clé en main et sa disponibilité

immédiate a suscité un véritable intérêt de la part des clients industriels. La concrétisation des prospections commerciales menées à ce jour par le GPMD notamment autour de la filière batterie et l'arrivée prochaine d'une des trois Gigafactories de la région Hauts-de-France sur la ZGI appelle la réalisation de nouvelles zones d'activités pour accompagner la filière. Cette stratégie s'appuie notamment sur le rapport Varin remis en 2022 à la demande des ministères de la Transition Écologique et de l'Industrie qui recommande la localisation en France d'étapes amont de réalisation de batteries, en particulier sur le port de Dunkerque pour réduire la dépendance de la filière au marché asiatique.

L'hinterland du port de Dunkerque est notamment la région Hauts-de-France. Le port de Dunkerque est déjà concerné par l'une des trois Gigafactories. Il dispose également d'espaces aménageables pour renforcer la filière batterie, tant dans la production que l'amont (sécurisation des minerais rares) que pour l'aval (recyclage, services, maintenance).

La volonté du GPMD de participer activement à la décarbonation de l'industrie et de la baisse des émissions de GES est double car elle permet d'une part d'accueillir des activités innovantes directement liées à la décarbonation (batteries et mobilité électrique), et d'autre part d'offrir des services multimodaux permettant de réduire au maximum l'impact environnemental du transport des marchandises.

Afin d'accompagner ce développement amont, il apparaît nécessaire de prévoir dès à présent, l'aménagement de nouvelles zones d'accueil.

Dans ce contexte, le GPMD ambitionne l'aménagement de cette nouvelle plateforme industrielle ZGI2 sur son territoire. Ce projet d'aménagement a pour objectif d'offrir, sur une emprise commercialisable de 131 ha, les conditions requises pour la consolidation de filière batterie et du cluster batterie local (services, maintenance, production, recyclage, …).

Cette ambition se veut conforme :

- À la stratégie nationale de création d'un écosystème de la filière batterie en région Hauts de France et sur le territoire dunkerquois exprimée au travers du rapport Varin ;
- À la stratégie nationale portuaire 2022 qui place les ports aux cœurs des développements économiques innovants ancrés dans la transition énergétique en offrant les infrastructures multimodales (voirie, voies ferrées, fluvial, maritime) nécessaires au développement de ce type d'activités ;
- Au projet stratégique du GPMD en cours qui intègre les ambitions du port de Dunkerque pour la période 2020/2024 et notamment de développer la filière batterie automobile.

Le projet d'une nouvelle plateforme d'accueil d'industrie de la filière batterie constitue la déclinaison d'une stratégie multi-scalaire à très fort enjeu économique et environnemental sur le territoire dunkerquois. En ce sens, il peut être qualifié de projet d'intérêt public majeur en cohérence avec les documents de planifications stratégiques nationaux et prévus dans le projet stratégique de l'établissement.

Le projet a fait l'objet d'échanges avec les acteurs politiques et institutionnels concernés. Le projet a été 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 également inscrit dans le projet stratégique 2020-2024 du Grand Port Maritime de Dunkerque, qui a fait l'objet d'une concertation du publique avec publication sur le site internet du maitre d'ouvrage du 15 novembre 2021 au 15 décembre 2021. 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).

Le projet ZGI 2 de par sa nature et les travaux associés est donc soumis à l'ensemble des procédures suivantes :

- Autorisation environnementale au titre de la réglementation Loi sur l'eau pour les travaux d'aménagement prévus par le GPMD ;
- Notice d'incidences Natura 2000 ;
- Dérogation pour destruction d'espèces et habitats protégés ;
- Evaluation environnementale pour l'ensemble des travaux prévus dans le cadre du projet dont les réseaux portés par d'autres maîtres d'ouvrages sur le même site et concomitants ;
- Archéologie préventive

Le projet étant soumis à autorisation environnementale, il est de fait soumis à enquête publique. L'ensemble des enjeux et impacts ont été étudiés lors de ces différentes procédures. La démarche d'analyse des impacts sur la biodiversité, les zones humides, le cadre de vie, le trafic, le contexte hydraulique, la qualité de l'air et tous les autres compartiments aux environnementaux a consisté à éviter ou réduire les impacts et à défaut de les compenser (démarche ERC). Le niveau de la compensation est en lien étroit avec la nature des impacts sur les différentes composantes de la Faune, de la Flore, des Habitats, sur les fonctionnalités des zones humides (application de la méthodologie OFB) et celles du réseau hydraulique superficiel (réseau de watergangs).

L'enquête publique a été organisée du 21 août 2023 au 21 septembre 2023 soit 3 semaines en dehors des vacances scolaires permettant ainsi au plus grand nombre de pouvoir consulter les documents du projet

Concernant la gestion des watergangs, la modification du réseau de watergangs dans l'emprise du projet ZGI 2 est cohérente avec la déviation envisagée dans l'emprise du projet CAP 2020. Plus largement à l'échelle du port ouest, le GPMD envisage la restructuration du réseau de watergangs telle que prévue dans le Schéma Directeur Hydraulique Superficielle (SDHS). Le SDHS porte une vision à moyen et long terme du maintien des continuités hydrauliques entre l'amont et l'aval, en conservant a minima leurs capacités et leurs fonctionnalités mais avec pour objectif premier de les améliorer, notamment par la réalisation de profils plus capacitaires par rapport à l'existant. En effet, le profil standard repris pour la réalisation des nouveaux watergangs sur ZGI 2 correspond au profil existant du Schelfvliet, principal émissaire amenant les eaux superficielles à l'ouvrage de rejet à Gravelines, qui a une section hydraulique supérieure à celle des watergangs remplacés en amont. Cette démarche a été mise en œuvre en étroite collaboration avec l'Institut Intercommunale des Wateringues et permet d'aboutir à une vision globale de la planification des continuités hydrauliques à rétablir sur le port dans le cadre de ses futurs aménagements.

Chaque projet d'aménagement du GPMD, y compris CAP 2020 et ZGI 2, s'insère dans cette stratégie globale de maintien des continuités hydrauliques. Les opérations de dévoiement de watergangs restent ainsi compatibles avec les futurs projets d'aménagement mais également avec le maintien des continuités hydrauliques sur le territoire portuaire.

Concernant le risque de submersion marine, le présent projet se trouve au sud des aménagements du projet CAP 2020 qui comporte des ouvrages réalisés au-dessus de la cote de dimensionnement minimale pour se prémunir du risque de submersion marine. A titre d'information, pour le projet CAP 2020, cette cote a été définie à 5,54 m NGF (soit 8,50 m CMG). Ainsi, le projet ZGI 2 ne se trouve pas soumis au risque de submersion marine et il n'aggrave pas non plus le risque de submersion marine. D'autre part, la plateforme de ZGI2 sera remblayée avec des matériaux sableux afin de se prémunir des potentielles inondations par remontée de nappe.

Avis du commissaire enquêteur :

L'enquête publique a été menée du lundi 21 août 2023 au vendredi 22 septembre 2023. La rentrée scolaire ayant eu lieu le 4 septembre, on objectivement affirmer que l'enquête s'est déroulée en grande partie en dehors de la période de congés. En accord avec le déposant, il est regrettable qu'il n'y ait pas eu de débat avec la population.

Pour le reste, la réponse du pétitionnaire me parait satisfaisante.

@14 - Karine - Ghyvelde

Organisme : Employée

Date de dépôt : Le 20/09/2023 à 11 :33 :00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : PROJET ZGI2

Contribution :

Je suis favorable au projet ZGI2

Réponse du pétitionnaire : Le GMPD prend acte de cet avis.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte

@15 - Xavier - Dunkerque

Date de dépôt : Le 20/09/2023 à 14 :31 :20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Prendre en compte les décisions CNDP

Contribution :

LA CNDP, dans ses 2 décisions du 06 sept 2023 (publiées au JO, voirsur Légifrance.fr), soulève le besoin, sur le littoral dunkerquois, d'une concertation préalable et globale sur les projets Prologium, Orano, XTC New Energy, RTE, Air Liquide France Industrie ...et autres à venir.

Ceci pour prendre en compte les impacts transversaux et cumulés, comme la pression sur la ressource d'eau, le besoin en électricité, les enjeux de l'électromobilité.

Aussi, je réitère mon avis DEFAVORABLE au projet ZGI2, puisque cette enquête publique arrive trop tôt, sans que cette concertation globale et transversale ne soit commencée, avec tous les acteurs du territoire, association et citoyens compris.

Il convient de reprendre à zéro l'ensemble du "dossier", de respecter les recommandations de la CNDP, pour ne pas voir apparaitre divers contentieux (au TA) sur la forme, la procédure, le respect des textes en vigueur.

Réponse du pétitionnaire :

Le 5 e) du II de l'article R122-5 du Code de l'Environnement indique que l'étude d'impact doit comporter une analyse des incidences cumulées « avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des

problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. »

Il précise par ailleurs que :

- Les projets existants sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés ;

- Les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés.

- Sont compris, en outre, les projets qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact :
    - ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ;
    - ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

A la date du dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet ZGI2, les projets mentionnés (Prologium, Orano, XTC New Energy, RTE, Air Liquide France Industrie) n'étaient ni existants, ni approuvés et n'avaient pas fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale avec consultation du public ou d'une évaluation environnementale avec un avis de l'Ae. L'étude d'impact de ZGI2 n'avait pas l'obligation réglementaire de considérer ces projets dans l'analyse des effets cumulées.

Concernant la concertation préalable, conformément aux articles L121-18 et R121-25 du code de l'environnement, une déclaration d'intention a été publiée le 17 février 2023 sur le site internet du Grand Port Maritime de Dunkerque et sur le site de la Préfecture du Nord. Elle a également fait l'objet d'un affichage dans les mairies des communes de Bourbourg, Craywick et Saint Georges sur l'Aa. Suite à cette déclaration d'intention, le Préfet du Nord n'a pas informé le GPMD d'une demande de concertation préalable en application du droit d'initiative prévu aux articles L.121-19 et R.121-26 du code de l'environnement. Aucun citoyen, aucun conseil régional, départemental ou municipal et aucune association n'ont exercé leur droit d'initiative pour demander une concertation préalable.

Avis du commissaire enquêteur :

Je suis d'accord avec la réponse du pétitionnaire, néanmoins, je reviendrai plus tard sur la concertation.

@16 - DE VEYLDER Bernard - Wasquehal

Date de dépôt : Le 20/09/2023 à 15 :24 :59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Quel scénario énergétique global ? Quels impacts ?

Contribution :

Oui, il faudra sortir le plus rapidement possible des énergies fossiles, et oui, la voiture munie d'un moteur électrique est UNE des réponses possibles pour les mobilités. Oui, il est important qu'une filière européenne de fabrication de moteurs électriques se développe.

MAIS : LA voiture électrique n'est pas la seule réponse aux enjeux de mobilités quotidienne :

- Plus de la moitié des déplacements automobiles concernent des déplacements inférieurs ou égaux à 2 kilomètres, distances parfaitement réalisables à pied ou à vélo.

- Le nombre de kilomètres de voies ferrées à diminué dans notre pays, au profit de la route, et le réseau ferré est très mal entretenu, alors que le train est une réponse très pertinente aux besoins de mobilité non carbonés.

- Les véhicules électriques confectionnés en France sont des véhicules lourds, coûteux, fortement consommateurs de matières et d'énergie pour leur construction et fortement encombrants sur les voiries.

EN CONSÉQUENCE, LES POUVOIRS PUBLICS DOIVENT ÉVITER TOUTE FUITE EN AVANT EN PRIVILÉGIANT LES RÉPONSES LES PLUS PROPORTIONNÉES POSSIBLES AUX BESOINS DE MOTEURS ÉLECTRIQUES, ET EN DIVERSIFIANT LES RÉPONSES.

C'est à l'aune de cette recherche d'équilibre et de proportionnalité que doivent être mesurés les BESOINS EN ÉLECTRICITÉ qui devraient être au cœur de la concertation à venir mise en place par la CNDP, et il est dommage que cette concertation n'ait pas eu lieu avant la présente enquête publique.

Cette concertation à venir doit aussi se pencher sur les impacts cumulés, ainsi que la pression sur la ressource d'eau.

Ces sujets concernent hautement le projet qui nous est présenté, pour lequel les réponses apportées à la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale me semblent encore bien insuffisantes, concernant :

- l'impact foncier, la consommation de terres jusqu'à présent agricoles devant être la plus modeste possible (La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 doit s'appliquer selon moi à tous les projets ayant un impact sur les terres agricoles, compte tenu des aléas climatiques qui pèsent actuellement sur le secteur agricole); y inclus l'impact sur le foncier susceptible d'être consommé pour l'accueil de nouveaux salariés et de leurs familles;

- l'impact sur la consommation en eau, qu'elle soit "potable" ou "industrielle", car les sécheresses successives se moquent de ces distinctions ;

- l'impact sur toutes les mobilités induites (flux de matières premières et de marchandises, flux de personnes, salariés et clients), qui doivent être le plus possible optimisées...

Des réponses précises doivent être apportées pour une décision éclairée.

Réponse du pétitionnaire :

Concernant le foncier, 138,5 ha sont impactés de manière permanente sur les 186 ha du projet. L'analyse des habitats existants a permis de mettre en évidence que 5,8 ha étaient déjà artificialisés (voiries, bâtiments). Le reste des surfaces impactées correspond à des zones non artificialisées, comprenant notamment 128,3 ha de surfaces agricoles.

Une expropriation pour cause d'utilité publique a eu lieu dans les années soixante-dix au profit du GPMD. Les agriculteurs concernés par le projet et ses mesures compensatoires sont donc en contrat d'occupation précaire révocable chaque année sur le domaine portuaire ; c'est la solution mise en oeuvre à l'époque par le GPMD pour préserver les exploitants agricoles le plus longtemps possible dans l'attente des futurs projets d'aménagement portuaires.
En outre, le territoire portuaire, y compris les parcelles agricoles sur le port, est classé en zone UIP sur le zonage du PLUIHD, la zone UIP correspondant à la zone industrialo-portuaire destinée à accueillir des aménagements portuaires, les équipements nécessaires à l'exercice des missions du GPMD, les établissements industriels et commerciaux, ainsi que les services et bureaux qui leur sont liés.
Le projet ZGI2 compense intégralement les surfaces non artificialisées par la sanctuarisation d'une surface équivalente. De plus, 17,8 ha de mesures compensatoires sont prévus afin d'accueillir des activités agricoles avec des pratiques durables prenant en compte la biodiversité. Un cahier de charges prescriptifs sera bâti pour ces 17,8 ha afin de limiter les intrants et orienter les pratiques culturales.

Concernant l'impact foncier du logement, le volet « habitat » du PLUi-HD de la Communauté Urbaine de Dunkerque tient lieu de Programme Local de l'Habitat. Le PLUi-HD est de la compétence de la Communauté Urbaine de Dunkerque. Elaboré pour une période de six ans, c'est un document stratégique qui définit une politique locale de l'habitat coordonnée avec la planification urbaine et les politiques foncières. Il fixe en particulier les objectifs de construction neuve et de réhabilitation du parc existant au service d'un développement équilibré du territoire. De plus, il prévoit des actions spécifiques afin d'assurer le logement et l'hébergement de l'ensemble des ménages de l'agglomération. Le GPMD dialogue régulièrement avec la CUD pour l'informer des projets à venir sur le territoire du GPMD et donc de la CUD ; les emplois prévisionnels liés à ces projets tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation sont ainsi communiqués à la CUD qui a en charge la compétence habitat.

Concernant la consommation d'eau, comme précisé dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, le dossier initial de demande d'autorisation environnementale ZGI 2 prend l'hypothèse d'une consommation d'eau industrielle des entreprises de la future zone d'activité de l'ordre de 1 Mm3 par an et d'une consommation en eau potable plus limitée de 50 000 m3/an. Ces hypothèses sont basées sur les retours d'expérience de projets industriels de la filière batterie similaires. Pour sa part, le volume d'eau industrielle envisagé sur ZGI2 est compatible avec le volume de prélèvement autorisé au Syndicat de l'eau du dunkerquois pour la production d'eau industrielle.

Ce sont bien le ou les futurs exploitants de la ZGI 2 qui définiront leurs besoins en eau et l'intègreront à leur processus réglementaire. Le ou les pétitionnaires auront la charge de produire diverses études (étude d'impact, étude de danger) pour démontrer la compatibilité du projet avec son environnement. Ces études intégreront notamment les impacts sur la ressource en eau et les actions d'optimisation de la ressource en eau, aidés par le territoire, comme la réutilisation des eaux pluviales, les solutions de refroidissement limitant la consommation d'eau (refroidissement à air en substitution des tours aéroréfrigérées alimentées en eau), la réutilisation des eaux de process d'un site industriel voisin (économie circulaire de l'eau industrielle), la réutilisation des eaux de rejets in situ ou la réinjection des eaux issues du process dans le réseau d'eau industrielle.

Concernant les mobilités, les déplacements domicile travail et le fret ont été étudiés.

Ainsi pour les déplacements domiciles-travail, la CUD intègre une véritable stratégie d'accompagnement des développements économiques sur son territoire par la mise en œuvre de mesures fortes en faveur de la réduction de la part modale des véhicules particuliers. L'objectif est en effet d'atteindre 50% de véhicules particuliers pour les trajets domicile-travail. Cette ambition a été modélisée et il a été mis en évidence que les conditions de circulation resteront fluides sur le territoire sur la plupart des axes grâce à cette stratégie.

Concrètement, à l'échelle du projet, la déclinaison de cette politique s'articulera autour de la mise en œuvre d'aménagements, de services et incitations qui seront déclinés en lien avec les futurs clients qui occuperont les terrains de la ZGI 2 et de façon plus globale avec les clients de la ZIP. Plusieurs axes seront ainsi déployés, à savoir :

- L'amélioration de l'offre de service en matière de modes doux pour l'accès aux sites industriels. Les projets CAP 2020 et ZGI 2 y contribuent en prévoyant la réalisation de près de 9 km de voies vertes en site propre connectées aux communes voisines qui permettront aux salariés résidents d'utiliser la marche ou le vélo dans des conditions optimales pour l'accès à leurs entreprises ;
- La limitation des surfaces de parking pour les entreprises de la ZGI 2. Pour inciter les salariés à utiliser les modes alternatifs, le territoire travaillera avec les entreprises de la zone à minimiser au maximum les espaces de stationnement. Une des solutions pourrait par exemple consister en la priorisation de places uniquement au personnel qui covoiture ;
- Le développement d'une offre de service transport en commun sur le port ouest. La CUD propose déjà aux entreprises un service de transport à la demande gratuit. Le dispositif consiste en la mise en place d'une navette depuis une zone donnée du territoire vers les sites industriels qui en font la demande aux horaires choisis. Dans un futur proche, la CUD envisage le déploiement de lignes de bus depuis des « points nœuds » répartis sur le territoire communautaire et au-delà. Ces « points nœuds » seront constitués de parking P+R, de commerces et d'habitations et auront vocation à centraliser les flux pour ensuite acheminer les usagers vers les entreprises du territoire en transports en commun. La mise en œuvre de ces nouveaux services

appelle la réalisation de pôles d'échanges sur le territoire portuaire afin de gérer les derniers mètres depuis l'arrêt de bus vers les entrées des entreprises. Pour ce faire et selon la solution retenue par la CUD, la zone d'activité ZGI 2 sera équipée d'arrêts de bus qui pourront être complétés de structures telles que des vélos en libre services ou encore des navettes vers les sites industriels ;

- Afin d'accompagner la mise en œuvre de ces solutions, la CUD accompagnera les industriels dans la mise en œuvre de leurs plans de mobilité entreprise de façon à inciter leurs salariés à s'inscrire dans l'ambition du territoire en matière de report modal des salariés. La mise en œuvre de ces mesures est en marche, la CUD, au travers du groupe de travail mobilité qui s'est réuni pour la 3ème fois en juin 2023, a d'ores et déjà initié la démarche qui s'accélère pour que dès début 2025 ces solutions soient opérationnelles.

Concernant le report modal du fret du territoire portuaire, cette question est au cœur de la Stratégie Nationale Portuaire (SNP). La stratégie multimodale du GPMD en lien avec le développement du trafic de conteneurs depuis les 10 dernières années d'une part, et en lien avec le projet CAP 2020 d'autre part, s'articule autour d'un équilibre entre le trafic de l'hinterland, le trafic déconsolidé (traitement logistique local des marchandises) et le trafic en transbordement.

La massification des flux depuis et vers l'Hinterland s'organise autour d'une double démarche.

D'une part, le port de Dunkerque va continuer à consolider son Hinterland direct grâce au développement de nouveaux services fluviaux. Cette démarche sera amplifiée avec la mise en service du canal SNE à l'horizon 2030. La mise en service de navettes fluviales régulières avec la future plateforme multimodale de Marquion, adossée à une nouvelle zone logistique de plus de 1 million de m² de capacité d'entreposage sera un moteur de développement déterminant.

D'autre part, Dunkerque va s'appuyer sur l'artère ferroviaire nord-est pour élargir son hinterland en direction de la région Grand Est, dont les flux sont aujourd'hui majoritairement orientés vers les ports du Benelux, ainsi que l'Allemagne et les pays de l'Est dans une seconde phase. Cette artère possède d'importantes capacités de sillons résiduelles permettant le développement de nouveaux services ferroviaires pendulaires, d'autant plus essentiels au fonctionnement des ports intérieurs du Grand Est que le réchauffement climatique va engendrer des difficultés grandissantes de navigation sur les réseaux fluviaux rhénans et mosellans.

Afin d'accompagner le développement du transport combiné de conteneurs maritimes, le GPMD a réalisé le doublement du centre de transbordement de conteneurs du port de Dunkerque (Dry Port) pour un montant de 10,7M€, financé dans le cadre de France Relance. Ce terminal permet de traiter simultanément 4 trains longs de 850m.

De la même manière, le développement du trafic lié à la consolidation et la déconsolidation de conteneurs, d'origine ou de destination transocéanique, passant par les entrepôts logistiques contribue à une diminution du trafic routier européen de l'ordre de 25%. En effet, pour des questions de charge utile, mais surtout pour des raisons de plans de palettisation, les normes européennes sont plus favorables que les normes anglo-saxonnes. Le conteneur maritime de 40 pieds offre un volume de chargement de 24 palettes de norme européenne, contre une remorque classique circulant en Europe qui en offre, elle, 33.

Afin d'accompagner le report modal du trafic poids lourds, le GPMD a lancé un AMI pour trouver un opérateur pour gérer un terminal de ferroutage qui sera situé à proximité immédiate de l'activité conteneurs actuelle et future, ainsi que des terminaux rouliers reliant Dunkerque au Royaume-Uni et à l'Irlande.

En l'état actuel des études, le terminal de ferroutage pourra absorber jusqu'à 6 trains par jour soit une capacité totale de 500 unités par jour.

Le développement du ferroutage permet de contenir l'augmentation du trafic routier lié au trafic de déconsolidation voire même à la logistique maritime ou terrestre amont ou aval liée au développement industriel.

Les dernières implantations industrielles intègrent en effet des ITE (Installation Terminal Embranchée) dans leur plan de construction.

S’agissant du développement de ZGI 2, la typologie d’activité orientée vers la filière batteries devrait limiter l’évolution de trafic poids lourds. En effet, à l’instar d’ACC ou ENVISION, le préacheminement de matières premières pourra être assuré par voie maritime jusqu’au terminal conteneurs situé à 3 km. S’agissant des expéditions, le GPMD mettra à disposition du futur client un embranchement fer afin de livrer directement les clients de la Gigafactory par train limitant ainsi le volume de poids lourds sur les routes.

De façon plus globale, le GPMD bénéficie des infrastructures favorables à un report modal ce qui se traduit en chiffres: il est aujourd’hui la première place ferroviaire de France avec près de 10 MT traitées chaque année et le premier port fluvial des Hauts-de-France avec près de 3 MT traitées chaque année. Le projet CAP 2020, les développements industriels et logistiques annoncés et le CNSE vont venir renforcer les flux multimodaux grâce à de nouvelles infrastructures mais également de nouvelles opportunités de massification.

L’ensemble des actions en matière de report modal est mis en œuvre dans le cadre d’une véritable coordination territoriale impulsée par le groupement Norlink Ports dont la vocation est de fédérer les ports, plateformes et acteurs de la chaîne de transport (VNF, FRET SNCF…) autour de solutions massifiées et multimodales

Avis du commissaire enquêteur :

Rien à ajouter…

@17 - Fournier Nicolas - Dunkerque

Date de dépôt : Le 20/09/2023 à 17:51:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet de ZGI2

Contribution :

Je suis défavorable à ce projet de ZGI2 car on va encore densifier une zone industrielle à risques, sans savoir d'ailleurs quelles industries viendront s'implanter sur ces sites "clé en main". On va encore artificialiser des zones agricoles et naturelles dont des zones humides propice à la biodiversité. Or la biodiversité est en déclin partout en France et chez nous en Haut-de-France. On privilégie toujours l'économie au détriment de l'environnement, je suis donc opposé à ce projet à titre personnel.

Réponse du pétitionnaire :

En préambule, dans le cadre du développement du véhicule électrique, le GPMD a décidé d’accompagner le développement de la filière batteries en proposant une plateforme aménagée destinée à accueillir les entreprises de cette filière. La plateforme ZGI2a donc pour vocation d’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. Ces aménagements seront conçus pour être en phase avec les différents documents directeurs du GPMD, notamment le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN), le Plan d’Aménagement et de Développement Durable (PAD2D), le Projet Stratégique 2020-2024 et le Programme d’aménagement à moyen et long termes (Master Plan).

Dans le cadre de l'aménagement ZGI2, la démarche d'analyse des impacts sur la biodiversité a consisté à éviter ou réduire les impacts et à défaut de les compenser (démarche ERC). Le niveau de la compensation est en lien étroit avec la nature des impacts sur les différentes composantes de la Faune, de la Flore et des Habitats et les zones humides.

Pour rappel, concernant les habitats, 138,5 ha sont impactés de manière permanente et 27 ha de façon temporaire, sur les 186 ha de l'emprise projet (dont 20.5 ha dans l'emprise d'impact du projet CAP 2020). L'analyse des habitats existants a permis de mettre en évidence que sur les 138,5 ha, 5,8 ha étaient déjà artificialisés (voiries, bâtiments). Le reste des surfaces impactées correspond à des zones non artificialisées, occupées en grande majorité par des cultures intensives (128,3 ha). L'enjeu global des habitats est jugé faible, hormis également des plantations de feuillus, des friches, des linéaires de fosses et watergangs comme zones refuges pour la biodiversité.

En ce qui concerne les terres agricoles, une expropriation pour cause d'utilité publique a eu lieu dans les années soixante-dix au profit du GPMD. Les agriculteurs concernés par le projet et ses mesures compensatoires sont donc en contrat d'occupation précaire révocable chaque année sur le domaine portuaire ; c'est la solution mise en oeuvre à l'époque par le GPMD pour préserver les exploitants agricoles le plus longtemps possible dans l'attente des futurs projets d'aménagement portuaires.

En outre, le territoire portuaire, y compris les parcelles agricoles sur le port, est classé en zone UIP sur le zonage du PLUIHD, la zone UIP correspondant à la zone industrialo-portuaire destinée à accueillir des aménagements portuaires, les équipements nécessaires à l'exercice des missions du GPMD, les établissements industriels et commerciaux, ainsi que les services et bureaux qui leur sont liés.

Le projet ZGI2 compense intégralement les surfaces non artificialisées par la sanctuarisation d'une surface équivalente. De plus, 17,8 ha de mesures compensatoires sont prévus afin d'accueillir des activités agricoles avec des pratiques durables prenant en compte la biodiversité. Un cahier de charges prescriptifs sera bâti pour ces 17,8 ha afin de limiter les intrants et orienter les pratiques culturales.

Concernant les zones humides, 85,1 ha de zones humides à faibles fonctionnalités sont impactés par le projet sous les parcelles agricoles, dont 6,5 ha sont impactés temporairement lors de la mise en œuvre du couloir technique en phase chantier.

Après la mise en œuvre de la démarche ERC et afin de compenser les habitats non artificialisés, y compris agricoles, le GPMD a proposé un total de 133 ha de mesures compensatoires :

- 132,7 ha de mesures compensatoires (MCZGI 2-01, MCZGI 2-02, MCZGI 2-03) pour compenser les 132,7 ha de milieux impactes de façon permanente (zones humides et milieux propices aux espèces, tels que chiroptères et avifaune) ;
- 0,3 ha de mesure compensatoire (MCZGI 2-04) pour l'Anguille européenne.

Le GPMD compense ainsi les surfaces non artificialisées avec un ratio de 1 pour 1, sans intégrer les espaces non-bâtis (couloirs techniques, aménagements éco-paysagers, accotements de voiries : MEBIO-01 ; MRBIO-01 et MRBIO-10) faisant l'objet d'une gestion différenciée.

Les dispositions prises en terme de conservation de la biodiversité ont fait l'objet d'un examen attentif des différents services de l'Etat ainsi que des commissions scientifiques (CNPN) afin d'optimiser et de valider les mesures écologiques qui concernent également des espèces protégées.

Avis du commissaire enquêteur :

Réponse satisfaisante

@18 - Vasco - Dunkerque

Date de dépôt : Le 22/09/2023 à 08:23:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :CONTRIBUTION PROJET ZGI2

Contribution :

Bonjour,

Je suis favorable à la mise en place ce projet. L'industrialisation de notre territoire a le vent en poupe, devons capitaliser sur nos moyens et expérience afin de continuer le développement des différentes filières porteuses d'emplois et de valeur ajoutée au sens large (sous-traitants…)

Réponse du pétitionnaire : Le GMPD prend acte de cet avis.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

@19 - jerome - Dunkerque

Date de dépôt : Le 22/09/2023 à 10:06:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Un développement est toujours porteur

Contribution :

Le développement de zones industrielles est toujours bénéfique pour les zones ou l'installation est effective. Cela permet de développer l'emploi, les infrastructures et les opportunités pour le tissu industriel local.

Réponse du pétitionnaire : Le GMPD prend acte de cet avis.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

@20 - Fournier Nicolas - Dunkerque

Date de dépôt : Le 22/09/2023 à 11:07:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable des Amis de la Terre - Dunkerque

Contribution :

Veuillez trouver l'avis défavorable du groupe local des Amis de la Terre - Dunkerque concernant le projet de ZGI 2 soumis à enquête publique.

Merci

Pièce(s) jointes(s) :

Les Amis de la Terre

Contribution du groupe local des Amis de la Terre – Dunkerque

à l'enquête publique du projet ZGI 2 du GPMD

Le groupe local des **Amis de la Terre – Dunkerque** tient à faire part au commissaire enquêteur de son **avis très défavorable** sur le projet du GPMD intitulé « ZGI 2 ».

Nous dénonçons tout d'abord la trop forte artificialisation de zones agricoles et naturelles qui – comme le souligne l'Autorité environnementale dans son avis délibéré du 22 juin 2023 – semble peu compatible avec les objectifs de réduction imposés par la loi climat et résilience.

La destruction importante de zones humides (plus de 78 hectares) et d'autres milieux naturels, propices au développement de la biodiversité, risque également d'altérer la richesse de cette biodiversité.

D'autant que ce projet de ZGI ne prend pas suffisamment en compte les effets cumulés liés au projet CAP 2020 peu abordés dans le dossier du maître d'ouvrage, pourtant connu du GPMD qui en est également le maître d'ouvrage. Ainsi les deux projets précités vont artificialiser plus de 700 hectares, bien au-delà de ce que prévoyait le projet stratégique 2020-2024 du GPMD.

Par ailleurs, ces zones réservées aux grandes industries sont conçues sans savoir véritablement quelle industrie viendra s'y installer, on ignore donc les conséquences desdites industries à venir sur l'environnement de cette zone également appelée « site clé en main ». Rappelons que concernant la pollution atmosphérique, les concentrations mesurées dans l'agglomération dunkerquoise sont parfois très supérieures aux valeurs réglementaires annuelles, c'est le cas pour le nickel et l'arsenic d'après les campagnes de mesure de 2020, d'où l'importance d'évaluer les effets cumulés avec les nombreuses industries émettrices déjà présentes sur la zone industrialo-portuaire ou projetées à moyen terme.

En termes de déplacement des salariés appelés à travailler dans ces futures industries, il n'y a toujours pas de plan de déplacements inter-entreprises à présenter au public, et nous devons croire sur parole les bonnes intentions émises par le GPMD et la CUD pour mettre en œuvre un plan ambitieux dans ce domaine des déplacements domicile-travail des milliers de salariés à venir. Qui plus est le trafic poids lourd ne fera que s'accroître dans les années à venir avec tous les projets de réindustrialisation et de développement du trafic portuaire lié au projet CAP 2020 ! Le dossier ZGI 2 évoque en phase d'exploitation une estimation de 40 poids lourds/jour pour 2026 et entre 60 et 80 poids lourds/jours selon les chiffres de l'étude d'impact. Ce qui n'ira pas dans le sens d'une meilleure qualité de l'air et d'une réduction des gaz à effet de serre dans ce secteur.

En termes de déploiement des énergies renouvelables, et de photovoltaïque en particulier, ce dossier ne prévoit aucune production d'énergie au niveau du site ZGI 2, ne prévoit aucune recommandation à l'égard des industriels qui viendront s'y implanter, alors que des prescriptions pourraient figurer dans le cahier des charges des futures utilisateurs de la plateforme, et ce pour être en adéquation avec la récente loi du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables.

En matière d'évolution des paysages et de cadre de vie, la commune de Loon-Plage va connaître un profond bouleversement avec l'extension du bassin de l'Atlantique lié à CAP 2020, la réalisation d'une butte paysagère qui va servir à stocker les sédiments issus du creusement du bassin, et la création de la ZGI 2, soit toute la façade ouest de la commune qui va être totalement transformée et dédiée aux activités industrialo-portuaires.

L'Autorité environnementale insiste enfin sur le fait que **« l'intérêt public majeur de ce dossier ZGI 2 n'est pas démontré »**. Il s'agit ici d'intérêts purement économiques qui ne relèvent pas de l'intérêt public majeur.

Pour toutes ces raisons, nous donnons un **avis très défavorable** à ce projet de ZGI 2 qui en l'état ne fera qu'accroître les atteintes à notre environnement, à la biodiversité et au climat.

Pour le groupe local des Amis de la Terre,

Le 22 septembre 2023,

Le président,

Nicolas Fournier

Les Amis de la Terre – Maison de la Vie Associative – rue du 11 novembre – 59 140 Dunkerque

Réponse du pétitionnaire :

1 – Artificialisation et biodiversité

Dans le cadre de l'aménagement ZGI2, la démarche d'analyse des impacts sur la biodiversité a consisté à éviter ou réduire les impacts et à défaut de les compenser (démarche ERC). Le niveau de la compensation est en lien étroit avec la nature des impacts sur les différentes composantes de la Faune, de la Flore et des Habitats et les zones humides.

Pour rappel, concernant les habitats, 138,5 ha sont impactés de manière permanente et 27 ha de façon temporaire, sur les 186 ha de l'emprise projet (dont 20.5 ha dans l'emprise d'impact du projet CAP 2020). L'analyse des habitats existants a permis de mettre en évidence que sur les 138,5 ha, 5,8 ha étaient déjà artificialisés (voiries, bâtiments). Le reste des surfaces impactées correspond à des zones non artificialisées, occupées en grande majorité par des cultures intensives (128,3 ha). L'enjeu global des habitats est jugé faible, hormis également des plantations de feuillus, des friches, des linéaires de fosses et watergangs comme zones refuges pour la biodiversité.

Concernant les zones agricoles, une expropriation pour cause d'utilité publique a eu lieu dans les années soixante-dix au profit du GPMD. Les agriculteurs concernés par le projet et ses mesures compensatoires sont donc en contrat d'occupation précaire révocable chaque année sur le domaine portuaire ; c'est la solution mise en oeuvre à l'époque par le GPMD pour préserver les exploitants agricoles le plus longtemps possible dans l'attente des futurs projets d'aménagement portuaires.

En outre, le territoire portuaire, y compris les parcelles agricoles sur le port, est classé en zone UIP sur le zonage du PLUIHD, la zone UIP correspondant à la zone industrialo-portuaire destinée à accueillir des aménagements portuaires, les équipements nécessaires à l'exercice des missions du GPMD, les établissements industriels et commerciaux, ainsi que les services et bureaux qui leur sont liés.
Le projet ZGI2 compense intégralement les surfaces non artificialisées par la sanctuarisation d'une surface équivalente. De plus, 17,8 ha de mesures compensatoires sont prévus afin d'accueillir des activités agricoles avec des pratiques durables prenant en compte la biodiversité. Un cahier de charges prescriptifs sera bâti pour ces 17,8 ha afin de limiter les intrants et orienter les pratiques culturales.

Concernant les zones humides, 85,1 ha de zones humides à faibles fonctionnalités sont impactés par le projet sous les parcelles agricoles, dont 6,5 ha sont impactés temporairement lors de la mise en œuvre du couloir technique en phase chantier.

Après la mise en œuvre de la démarche ERC et afin de compenser les habitats non artificialisés, y compris agricoles, le GPMD a proposé un total de 133 ha de mesures compensatoires :

- 132,7 ha de mesures compensatoires (MCZGI 2-01, MCZGI 2-02, MCZGI 2-03) pour compenser les 132,7 ha de milieux impactes de façon permanente (zones humides et milieux propices aux espèces, tels que chiroptères et avifaune) ;
- 0,3 ha de mesure compensatoire (MCZGI 2-04) pour l'Anguille européenne.

Le GPMD compense ainsi les surfaces non artificialisées avec un ratio de 1 pour 1, sans intégrer les espaces non-bâtis (couloirs techniques, aménagements éco-paysagers, accotements de voiries : MEBIO-01 ; MRBIO-01 et MRBIO-10) faisant l'objet d'une gestion différenciée.

Les dispositions prises en terme de conservation de la biodiversité ont fait l'objet d'un examen attentif des différents services de l'Etat ainsi que des commissions scientifiques (CNPN) afin d'optimiser et de valider les mesures écologiques qui concernent également des espèces protégées.

2 – Effets cumulés avec le projet CAP2020

En réponse à l'observation de l'Autorité Environnementale (Ae) sur la présentation du cumul des effets du projet ZGI2 avec CAP2020, le GPMD a apporté des compléments dans le mémoire de réponse à l'avis de l'Ae. En effet, l'annexe 2 du mémoire en réponse reprend les tableaux de synthèse par contexte environnemental reprenant les impacts bruts, les mesures d'évitement et de réduction, les impacts résiduels et les mesures de compensation et d'accompagnement du projet ZGI2 (en couleur noire), du projet CAP 2020 (en couleur bleu) et du cumul projet ZGI 2 + CAP 2020 (surlignage bleu).

Concernant l'artificialisation en lien avec le projet stratégique 2020-2024, le GPMD a apporté des éléments de réponse dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae. Le projet CAP 2020 conduit à 360 ha de surfaces artificialisées contre une surface initiale envisagée de 502 ha (cf. tableau 5 p 265 du Projet Stratégique) et le projet ZGI 2 conduit à 132,7 ha de surfaces artificialisées.

En ce qui concerne l'augmentation significative de l'artificialisation à laquelle les projets en cours au sein du GPMD conduiraient de façon cumulée par rapport au Projet Stratégique approuvé :

L'évaluation environnementale du PS 2020-2024 indique :

> Les opérations d'investissement projetées couvrent une superficie cumulée de **565 ha**, dont **373 ha correspondant actuellement à des espaces agricoles sous baux précaires** (terres arables, prairies à usage agricole, systèmes culturaux et parcellaires complexes) et **115 ha à des espaces naturels** ou semi-naturels (végétation clairsemée, landes, broussailles, pelouses et pâturages naturels). Elles impactent en particulier **214 ha de zones humides**, qui constituent des milieux à sensibilité environnementale.

Le PS 2020-2024 a été élaboré avant le décret d'application n° 2022-763 relatif à la nomenclature de l'artificialisation des sols en déclinaison de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.
Ce décret étant lui-même promis à une révision (procédure de consultation du public en cours).

De plus le PS 2020-2024 aborde l'artificialisation avec la connaissance des projets au moment de son élaboration. L'annexe 4 du PS 2020-2024 reprend les aménagements du PS 2020-2024 qui ont été considérés dans l'évaluation environnementale du Projet Stratégique et donc dans le calcul de l'artificialisation envisagée.

Parmi les surfaces estimées impactées par les projets, plus de 30 ha de zones portuaires sont déjà artificialisés, voire 40 ha de plus selon l'interprétation de la définition du décret catégorisant les surfaces imperméabilisées et non imperméabilisées.

De plus, parmi les projets considérés :

- un aménagement prévu ne sera pas réalisé durant le PS 2020-2024 (la route inter industrielle dans l'amélioration des accès routiers ouest),

- un aménagement connait un démarrage décalé d'un an (CAP 2020),
- un aménagement non prévu au PS 2020-2024 initial sera réalisé (ZGI 2).

En outre, le projet CAP 2020 a connu, depuis 2021, date de validation du projet stratégique, 2 années supplémentaires d'optimisation permettant de réduire la surface artificialisée.

Deux modalités de calcul de l'artificialisation sont possibles. La surface totale artificialisée durant le PS est déterminée en cumulant soit :

1. les surfaces totales artificialisées des projets uniquement autorisés durant le PS, quel que soit le délai de réalisation de l'opération. La surface artificialisée durant le PS est alors de 493,3 ha ;
2. les surfaces réellement artificialisées des opérations en cours quelle que soit la date d'autorisation de l'opération. La surface artificialisée durant le PS est alors de 303,35 ha.

En conclusion, la surface nette artificialisée actualisée durant le PS 2020-2024 n'est pas supérieure à celle prévue évoquée dans l'évaluation environnementale du Projet Stratégique en cours même avec le projet ZGI 2.

3 - Qualité de l'air

Les campagnes de mesure réalisées en 2020 se sont voulues exhaustives en matière de paramètres, en incluant des composés non directement associés au projet ZGI 2. Il existe une pollution de fond sur le territoire dunkerquois, notamment en certains métaux et particules fines (notamment les PM 2,5). Les études de trafic réalisées ont été associées à des études de dispersion atmosphérique et d'évaluation des concentrations en polluants dans l'air ambiant en adoptant une vision cumulée des trafics de l'ensemble des projets de développement du Port Ouest (incluant CAP2020 et ZGI 2).

La démarche initiale a consisté en une caractérisation de l'état actuel, au travers de campagnes de mesure de la qualité de l'air, suivie de simulations. La quote-part du projet ZGI 2 a également été évaluée dans cet ensemble. L'objectif de l'étude étant d'évaluer l'impact de la mise en service du projet ZGI2 sur la qualité de l'air, les sources d'émission relatives au projet ont été considérées. Cette démarche n'occulte cependant pas que d'autres sources d'émission existant à proximité de la zone étudiée (activité maritime autre que porte-conteneurs, industries diverses) mais elles n'ont pas été considérées dans le cadre de l'étude d'impact, car n'ayant pas de lien avec le projet et n'étant pas influencées par celui-ci. Les émissions principales sont liées au trafic routier et au trafic ferroviaire

Etat initial

Au niveau du respect des valeurs réglementaires, les éléments suivants peuvent être soulignés :

- L'ensemble des valeurs réglementaires relatives aux moyennes annuelles en dioxyde de soufre, en benzène et en particules en suspension (PM10) est respecté sur la zone d'étude ;
- L'objectif de qualité relatif aux particules fines (PM2,5), fixé à 10 µg/m^3 en moyenne annuelle, est dépassé sur l'ensemble de la zone d'étude mais elle reste inférieure à la valeur limite de 25 µg/m³ (en moyenne annuelle. Ce constat est logique étant donné que la pollution de fond utilisée pour les modélisations est supérieure à cette valeur (11,4 µg/m^3). Ce dépassement ne peut donc pas être imputé à l'activité sur la zone d'étude.
- La valeur limite relative au dioxyde d'azote (NO_2), fixée à 40 µg/m$_3$ en moyenne annuelle, est ponctuellement dépassée sur la zone d'étude, sur une portion de l'emprise de l'autoroute A16. Ce constat peut être mis en relation avec l'importance du trafic routier dans les émissions en oxydes d'azote, et au volume de trafic supporté par l'autoroute A16 mais non observé sur la RD601.

- Les valeurs guides de l'OMS (version 2021), de même que pour l'objectif de qualité des PM2,5, sont dépassées sur l'ensemble du domaine d'étude, en lien avec la pollution de fond utilisée pour les composés réglementés. Ces dépassements ne peuvent donc pas être imputés aux activités sur la zone d'étude.

Dans l'ensemble, l'impact le plus important sur la zone est relatif au trafic routier, n'est principalement observé qu'au niveau de l'autoroute A16. Cet impact est maximal au niveau de l'emprise des voies, et décroit autour de celles-ci.

Etat en situation projetée – Phase de fonctionnement du projet – 2032

En modélisation de la situation projetée et en ce qui concerne les concentrations moyennes annuelles, aucun récepteur ne présente des dépassant les valeurs réglementaires françaises. Les concentrations moyennes annuelles les plus élevées pour l'ensemble des composés et des scénarios étudiés, comme pour l'état initial 2022, sont situées en bordure de la RN 316, route fréquentée pour se diriger vers le Port de Dunkerque.

Dans l'ensemble, les concentrations en NO_2 connaissent une baisse avec le temps en lien avec la baisse des émissions d'oxydes d'azotes, alors que les teneurs des autres polluants restent relativement stables au cours du temps et sont proche de la pollution de fond. Cette différence est causée par deux facteurs :

- D'une part, les oxydes d'azote connaissent la plus forte baisse des émissions avec le temps en comparaison des autres polluants ;
- D'autre part, le trafic routier est le principal secteur émetteur d'oxydes d'azote contrairement aux autres polluants où les autres secteurs d'activités contribuent davantage aux émissions totales (les émissions du ferroviaire pour les PM notamment).

Les valeurs guides de l'OMS parues en 2021 sont dépassées pour l'ensemble des points récepteurs pour le dioxyde d'azote, les PM10 et les PM2,5. Ces dépassements ne peuvent pas être associés directement à la réalisation du projet car ils apparaissent pour l'ensemble des scénarios dont celui ne prenant pas en compte la réalisation du projet ZGI2.

En modélisation de la situation projetée et en ce qui concerne les concentrations moyennes journalières et/ou horaires, les valeurs réglementaires françaises sont largement respectées sur l'ensemble des points récepteurs.

De même, les valeurs guides de l'OMS 2021 sont également respectées sur ces points récepteurs et notamment au niveau de la RN 316, secteur le plus impacté par les émissions sur la zone d'étude. La mise en place du projet ZGI2 n'engendrera donc pas de dépassements des valeurs horaires et/ou journalières réglementaires françaises et valeurs guides de l'OMS sur la zone d'étude.

Dans l'ensemble, et quels que soient le polluant et le scénario considérés, les concentrations les plus fortes sont logiquement rencontrées au niveau et à proximité de l'autoroute A16, en lien avec le trafic routier supporté par cet axe. Au niveau de la zone d'implantation du projet ZGI2, l'extrémité Sud sera la plus influencée par les émissions de l'autoroute A16.

Concernant le dioxyde d'azote, le dépassement réglementaire de la concentration moyenne annuelle identifié lors de l'état initial n'apparaît plus à l'horizon 2032. Dans l'ensemble, les concentrations diminuent entre l'état initial 2022 et l'horizon 2032 en lien avec l'amélioration du parc roulant. Comme pour le scénario de référence, les valeurs guides de l'OMS parues en 2021 sont dépassées sur l'ensemble du domaine d'étude pour le dioxyde d'azote, les PM10 et les PM2,5. Ces dépassements ne peuvent pas être associés directement à la réalisation du projet car ils peuvent être généralisés à l'ensemble des scénarios étudiés, y compris celui ne prenant pas en compte la réalisation du projet.

A l'horizon 2032, la mise en service du projet ZGI2 va entraîner une augmentation de cet impact, limitée dans son ensemble au vu des résultats de modélisation pour l'ensemble des polluants, avec un impact inférieur à 1 µg/m^3 quel que soit le polluant considéré. Cette augmentation d'impact doit cependant être relativisée par les éléments

précédemment exposés, et notamment l'absence de dépassements des valeurs limites françaises et la baisse à terme des oxydes d'azote.

4 – Emissions de GES

En phase chantier

Le bilan carbone chantier de la plateforme ZGI2 est dominé par la perte de stockage carbone lié au changement d'affectation des surfaces. Ce bilan carbone chantier est évalué dans sa globalité à 34,9 ktCO2eq.

- Les principaux postes d'émissions sont :
- Le changement d'affectation des surfaces (66 %) ;
- Le fret (transport des intrants) (17 %) ;
- Les intrants (9 %) ;
- Energie pour les engins de chantier (7 %).

Les autres postes (énergie pour la base vie, déplacement domicile-travail des ouvriers) apparaissent comme moins significatifs (< 5 %).

Sur la base des surfaces de la plateforme ZGI2 considérés comme imperméabilisés, les émissions liées au changement d'affectation des sols, correspondant à la catégorie 1.5 Emissions issues de la biomasse (sols et forêts), sont évaluées à 23,2 ktCO2eq.

En phase de fonctionnement

L'exercice a été mené en tenant compte :

D'une part, des émissions susceptibles d'entrer dans le scope du GPMD (c'est-à-dire sur lesquelles le GPMD dispose d'un levier d'action), à savoir :

- L'énergie qui sera utilisée,
- La logistique (fret),
- Les déplacements des futurs employés.

D'autre part, du process de fabrication de batteries en lui-même. Il convient de préciser que le GPMD n'opère pas sur celui-ci et que de fait les émissions associées n'entrent pas dans le champ du GPMD. Il s'agit également d'un poste sujet à de fortes incertitudes, la nature exacte du process n'étant pas définie à ce stade. L'approche se veut donc la plus complète possible mais il appartiendra à l'industriel de mettre à jour cette estimation à partir de ses propres données lors de l'élaboration de son dossier initial d'autorisation environnementale. Elle pourra néanmoins être exploitée à titre de comparaison.

L'estimation des émissions de la construction du futur site industriel n'est pas retenue comme pertinente pour les raisons suivantes :

- Hors périmètre du GPMD, qui malgré une incitation à l'écoconception, la promotion des énergies renouvelables et la végétalisation du site, ne peut se substituer au futur porteur de projet
- Dimensionnement, quantité et nature des matériaux inconnus à ce jour,
- Relativement peu significatif au regard des émissions liées au process en lui-même.

Il a donc été décidé de se concentrer davantage sur la production de batteries (enjeu majeur du dossier) que sur la construction d'un site pour laquelle l'estimation ne serait que marginale et avec une grande incertitude. L'industriel en charge du développement du site établira son bilan de GES en s'appuyant sur celui élaboré pour la plateforme ZGI 2.

L'analyse met en évidence que les émissions associées au périmètre du GPMD s'élèvent à 110 ktCO2eq partagées entre le fret (56%), l'énergie (41%) et en moindre mesure les déplacements des futurs employés (3%). Cette estimation est complétée par celles de l'activité industrielle future atteignant 2 360 ktCO2eq. Ces émissions sont

essentiellement liées à l'extraction et à la préparation des matières premières nécessaires à la fabrication des batteries.

Cette évaluation conduit à un total de 11,0 MtCO2eq cumulées entre 2023 et 2032.

Emissions évitées

Si le cumul des émissions de GES en phase de fonctionnement peut sembler significatif à l'échelle locale, il convient d'adopter une approche à l'échelle mondiale concernant cette problématique.

Il convient également de noter que l'extraction des matériaux nécessaires à la fabrication d'une batterie participe à hauteur de 59 kg CO2eq/kWhbatt, et ce, quel que soit son lieu de fabrication ou d'assemblage.

Les émissions évitées par une organisation concernent les réductions d'émissions réalisées par ses activités, produits et/ou services, lorsque ces réductions se réalisent en dehors de son périmètre d'activité. Elles sont évaluées au regard d'un scénario de référence (ADEME, 2020). En l'occurrence, le scénario de référence (sans projet) se traduit par l'approvisionnement du territoire en batterie provenant de pays à mix énergétique plus carbonés que la France. Bien qu'il soit difficile à l'heure actuelle de dresser une empreinte carbone complète d'une batterie avec son analyse du cycle de vie (de l'extraction des matières premières à son recyclage en passant par son transport), une étude comparative liée à la phase de production a été établie. L'agence Environnementale Suédoise a dressé un comparatif de l'empreinte carbone (hors recyclage) de la production d'une batterie, notamment entre la France et la Chine. Une différence moyenne de 45 kg de CO2eq/kWhbatt a été identifiée. Dans l'hypothèse d'une production similaire à celle projetée sur ZGI 2 en Chine (40 GWhbatt), les émissions à l'horizon 2032 atteindraient 4 240 ktCO2eq, soit près du double d'une production française.

Au prorata de la montée progressive de l'activité entre 2026 et 2032, le total des émissions évitées est estimé à 8,0 MtCO2eq.

A l'échelle nationale, une étude comparative a également été menée en 2019 par RTE/Avere sur l'empreinte carbone d'un véhicule électrique, de la conception à la gestion en fin de vie. Une attention est portée sur la fabrication de batteries. L'étude met en évidence que malgré une légère augmentation des émissions nationales (liées au développement industriel nécessaire) de l'ordre de 0,3 MtCO2eq/an, la production française de batteries permettrait de réduire l'empreinte globale du secteur des transports de 2 à 3 MtCO2eq/an.

Emissions compensées

Des mesures compensatoires ont été mise en place à l'échelle de ce chantier. Ces mesures ont principalement un but de conservation de la biodiversité mais elles participent également à revaloriser le stockage carbone la zone d'étude.

Dans la situation où le projet d'aménagement ZGI2 est réalisé, le potentiel de stockage carbone généré par ces mesures compensatoires a été évalué à 13,4 ktC (kilotonnes de carbone organique) sur un horizon de temps supérieur à 20 ans, soit une équivalence d'environ 48,2 ktCO2eq.

Bien que cette valeur potentielle de stockage n'est pas directement comparable aux émissions GES générées par le chantier, car elle fait référence à une valeur théorique obtenue après un délai minimum de 20 ans, apparait toutefois équivalente en ordre de grandeur.

5 – Les mobilités

Concernant les mobilités, les déplacements domicile travail et le fret ont été étudiés.

Ainsi pour les déplacements domiciles-travail, la CUD intègre une véritable stratégie d'accompagnement des développements économiques sur son territoire par la mise en œuvre de mesures fortes en faveur de la réduction de la part modale des véhicules particuliers. L'objectif est en effet d'atteindre 50% de véhicules particuliers pour les trajets domicile-travail. Cette ambition a été modélisée et il a été mis en évidence que les conditions de circulation resteront fluides sur le territoire sur la plupart des axes grâce à cette stratégie.

Concrètement, à l'échelle du projet, la déclinaison de cette politique s'articulera autour de la mise en œuvre d'aménagements, de services et incitations qui seront déclinés en lien avec les futurs clients qui occuperont les terrains de la ZGI 2 et de façon plus globale avec les clients de la ZIP. Plusieurs axes seront ainsi déployés, à savoir :

- L'amélioration de l'offre de service en matière de modes doux pour l'accès aux sites industriels. Les projets CAP 2020 et ZGI 2 y contribuent en prévoyant la réalisation de près de 9 km de voies vertes en site propre connectées aux communes voisines qui permettront aux salariés résidents d'utiliser la marche ou le vélo dans des conditions optimales pour l'accès à leurs entreprises ;
- La limitation des surfaces de parking pour les entreprises de la ZGI 2. Pour inciter les salariés à utiliser les modes alternatifs, le territoire travaillera avec les entreprises de la zone à minimiser au maximum les espaces de stationnement. Une des solutions pourrait par exemple consister en la priorisation de places uniquement au personnel qui covoiture ;
- Le développement d'une offre de service transport en commun sur le port ouest. La CUD propose déjà aux entreprises un service de transport à la demande gratuit. Le dispositif consiste en la mise en place d'une navette depuis une zone donnée du territoire vers les sites industriels qui en font la demande aux horaires choisis. Dans un futur proche, la CUD envisage le déploiement de lignes de bus depuis des « points nœuds » répartis sur le territoire communautaire et au-delà. Ces « points nœuds » seront constitués de parking P+R, de commerces et d'habitations et auront vocation à centraliser les flux pour ensuite acheminer les usagers vers les entreprises du territoire en transports en commun. La mise en œuvre de ces nouveaux services appelle la réalisation de pôles d'échanges sur le territoire portuaire afin de gérer les derniers mètres depuis l'arrêt de bus vers les entrées des entreprises. Pour ce faire et selon la solution retenue par la CUD, la zone d'activité ZGI 2 sera équipée d'arrêts de bus qui pourront être complétés de structures telles que des vélos en libre services ou encore des navettes vers les sites industriels ;
- Afin d'accompagner la mise en œuvre de ces solutions, la CUD accompagnera les industriels dans la mise en œuvre de leurs plans de mobilité entreprise de façon à inciter leurs salariés à s'inscrire dans l'ambition du territoire en matière de report modal des salariés. La mise en œuvre de ces mesures est en marche, la CUD, au travers du groupe de travail mobilité qui s'est réuni pour la 3ème fois en juin 2023, a d'ores et déjà initié la démarche qui s'accélère pour que dès début 2025 ces solutions soient opérationnelles.

Concernant le report modal du fret du territoire portuaire, cette question est au cœur de la Stratégie Nationale Portuaire (SNP). La stratégie multimodale du GPMD en lien avec le développement du trafic de conteneurs depuis les 10 dernières années d'une part, et en lien avec le projet CAP 2020 d'autre part, s'articule autour d'un équilibre entre le trafic de l'hinterland, le trafic déconsolidé (traitement logistique local des marchandises) et le trafic en transbordement.

La massification des flux depuis et vers l'Hinterland s'organise autour d'une double démarche.

D'une part, le port de Dunkerque va continuer à consolider son Hinterland direct grâce au développement de nouveaux services fluviaux. Cette démarche sera amplifiée avec la mise en service du canal SNE à l'horizon 2030. La mise en service de navettes fluviales régulières avec la future plateforme multimodale de Marquion, adossée à une nouvelle zone logistique de plus de 1 million de m² de capacité d'entreposage sera un moteur de développement déterminant.

D'autre part, Dunkerque va s'appuyer sur l'artère ferroviaire nord-est pour élargir son hinterland en direction de la région Grand Est, dont les flux sont aujourd'hui majoritairement orientés vers les ports du Benelux, ainsi que l'Allemagne et les pays de l'Est dans une seconde phase. Cette artère possède d'importantes capacités de sillons résiduelles permettant le développement de nouveaux services ferroviaires pendulaires, d'autant plus essentiels au fonctionnement des ports intérieurs du Grand Est que le réchauffement climatique va engendrer des difficultés grandissantes de navigation sur les réseaux fluviaux rhénans et mosellans.

Afin d'accompagner le développement du transport combiné de conteneurs maritimes, le GPMD a réalisé le doublement du centre de transbordement de conteneurs du port de Dunkerque (Dry Port) pour un montant de 10,7M€, financé dans le cadre de France Relance. Ce terminal permet de traiter simultanément 4 trains longs de 850m.

De la même manière, le développement du trafic lié à la consolidation et la déconsolidation de conteneurs, d'origine ou de destination transocéanique, passant par les entrepôts logistiques contribue à une diminution du trafic routier européen de l'ordre de 25%. En effet, pour des questions de charge utile, mais surtout pour des raisons de plans de palettisation, les normes européennes sont plus favorables que les normes anglo-saxonnes. Le conteneur maritime de 40 pieds offre un volume de chargement de 24 palettes de norme européenne, contre une remorque classique circulant en Europe qui en offre, elle, 33.

Afin d'accompagner le report modal du trafic poids lourds, le GPMD a lancé un AMI pour trouver un opérateur pour gérer un terminal de ferroutage qui sera situé à proximité immédiate de l'activité conteneurs actuelle et future, ainsi que des terminaux rouliers reliant Dunkerque au Royaume-Uni et à l'Irlande.

En l'état actuel des études, le terminal de ferroutage pourra absorber jusqu'à 6 trains par jour soit une capacité totale de 500 unités par jour.

Le développement du ferroutage permet de contenir l'augmentation du trafic routier lié au trafic de déconsolidation voire même à la logistique maritime ou terrestre amont ou aval liée au développement industriel.

Les dernières implantations industrielles intègrent en effet des ITE (Installation Terminal Embranchée) dans leur plan de construction.

S'agissant du développement de ZGI 2, la typologie d'activité orientée vers la filière batteries devrait limiter l'évolution de trafic poids lourds. En effet, à l'instar d'ACC ou ENVISION, le préacheminement de matières premières pourra être assuré par voie maritime jusqu'au terminal conteneurs situé à 3 km. S'agissant des expéditions, le GPMD mettra à disposition du futur client un embranchement fer afin de livrer directement les clients de la Gigafactory par train limitant ainsi le volume de poids lourds sur les routes.

De façon plus globale, le GPMD bénéficie des infrastructures favorables à un report modal ce qui se traduit en chiffres: il est aujourd'hui la première place ferroviaire de France avec près de 10 MT traitées chaque année et le premier port fluvial des Hauts-de-France avec près de 3 MT traitées chaque année. Le projet CAP 2020, les développements industriels et logistiques annoncés et le CNSE vont venir renforcer les flux multimodaux grâce à de nouvelles infrastructures mais également de nouvelles opportunités de massification.

L'ensemble des actions en matière de report modal est mis en œuvre dans le cadre d'une véritable coordination territoriale impulsée par le groupement Norlink Ports dont la vocation est de fédérer les ports, plateformes et acteurs de la chaîne de transport (VNF, FRET SNCF…) autour de solutions massifiées et multimodales

6 – Déploiement des énergies renouvelables

Comme indiqué dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, l'approche du GPMD en matière de transition énergétique se veut globale à l'échelle de son territoire et non distinctive projet par projet. Celle-ci est notamment traduite au travers de la feuille de route décarbonation de l'établissement. Le GPMD développe notamment 21 hectares dédiés à la production d'énergie photovoltaïque.

Au sein de la ZGI2, le GPMD promouvra auprès de l'industriel les énergies renouvelables comme l'installation de panneaux photovoltaïques sur la toiture de la future usine de batteries ainsi que la mise en place d'ombrières de parking sur les aires de stationnement. Le GPMD incitera l'industriel à aller au-delà du nouveau cadre réglementaire et à viser la mise en place d'une couverture de 50% de la toiture en panneaux photovoltaïques et 50% de la toiture en surface végétalisée.

7 – L'intérêt public majeur

Tout d'abord, sauf erreur de notre part, l'Autorité Environnementale n'indique pas dans son avis n°2023-23 du 22 juin 2023 que « l'intérêt public majeur de ce dossier ZGI2 doit être démontré ». D'autre part, dans son avis du 26 juillet 2023, le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) ne remet pas en cause l'intérêt public majeur du projet qui est une condition nécessaire à la délivrance d'une dérogation espèces protégées.

Le GPMD rappelle ci-dessus les justifications de l'intérêt public majeur du projet ZGI2.

Afin de dynamiser l'arrivée de nouvelles entreprises au sein de la place portuaire, le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) a engagé des travaux de grande ampleur au port Ouest en aménageant une plateforme industrielle (ZGI). Ce terrain labélisé « Choose France » au regard de son caractère clé en main et sa disponibilité immédiate a suscité un véritable intérêt de la part des clients industriels. La concrétisation des prospections commerciales menées à ce jour par le GPMD notamment autour de la filière batterie et l'arrivée prochaine d'une des trois Gigafactories de la région Hauts-de-France sur la ZGI appelle la réalisation de nouvelles zones d'activités pour accompagner la filière. Cette stratégie s'appuie notamment sur le rapport Varin remis en 2022 à la demande des ministères de la Transition Écologique et de l'Industrie qui recommande la localisation en France d'étapes amont de réalisation de batteries, en particulier sur le port de Dunkerque pour réduire la dépendance de la filière au marché asiatique.

L'hinterland du port de Dunkerque est notamment la région Hauts-de-France. Le port de Dunkerque est déjà concerné par l'une des trois Gigafactories. Il dispose également d'espaces aménageables pour renforcer la filière batterie, tant dans la production que l'amont (sécurisation des minerais rares) que pour l'aval (recyclage, services, maintenance).

La volonté du GPMD de participer activement à la décarbonation de l'industrie et de la baisse des émissions de GES est double car elle permet d'une part d'accueillir des activités innovantes directement liées à la décarbonation (batteries et mobilité électrique), et d'autre part d'offrir des services multimodaux permettant de réduire au maximum l'impact environnemental du transport des marchandises.

Afin d'accompagner ce développement amont, il apparaît nécessaire de prévoir dès à présent, l'aménagement de nouvelles zones d'accueil.

Dans ce contexte, le GPMD ambitionne l'aménagement de cette nouvelle plateforme industrielle ZGI2 sur son territoire. Ce projet d'aménagement a pour objectif d'offrir, sur une emprise commercialisable de 131 ha, les conditions requises pour la consolidation de filière batterie et du cluster batterie local (services, maintenance, production, recyclage, …).

Cette ambition se veut conforme :

- À la stratégie nationale de création d'un écosystème de la filière batterie en région Hauts de France et sur le territoire dunkerquois exprimée au travers du rapport Varin ;
- À la stratégie nationale portuaire 2022 qui place les ports aux cœurs des développements économiques innovants ancrés dans la transition énergétique en offrant les infrastructures multimodales (voirie, voies ferrées, fluvial, maritime) nécessaires au développement de ce type d'activités ;
- Au projet stratégique du GPMD en cours qui intègre les ambitions du port de Dunkerque pour la période 2020/2024 et notamment de développer la filière batterie automobile.

Le projet d'une nouvelle plateforme d'accueil d'industrie de la filière batterie constitue la déclinaison d'une stratégie multi-scalaire à très fort enjeu économique et environnemental sur le territoire dunkerquois. En ce sens, il peut être qualifié de projet d'intérêt public majeur en cohérence avec les documents de planifications stratégiques nationaux et prévus dans le projet stratégique de l'établissement.

Avis du commissaire enquêteur :

Réponse satisfaisante

@21 - Harpagès Didier - Dunkerque

Date de dépôt : Le 22/09/2023 à 11:42:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet ZGI 2

Contribution :

Le projet ZGI 2 annonce des travaux de grande ampleur afin d'accueillir de nouvelles entreprises au sein de la place portuaire de Dunkerque. Il s'agit de ''gigafactories'' appartenant à la filière batterie qui portent les noms de Verkor, ProLogium et XTC- Orano. Ainsi, est-il annoncé, sans la moindre prudence, que le dunkerquois participera à la décarbonation de l'industrie et contribuera à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le tout numérique, le tout électrique nous ouvriraient un nouvel horizon où le bien-être, la sérénité, l'insouciance nous seraient promis avec une détermination, une maîtrise, une audace qui devraient nous tranquilliser, mais qui en réalité ne peuvent que nous inquiéter et nous angoisser.

La guerre en Ukraine, déclarée par Vladimir Poutine le 24 février 2022, jointe à la crise climatique, dont l'imminence et la gravité ne cessent de grandir, ont alerté des populations toujours plus importantes parmi lesquelles ont émergé des nucléocrates décomplexés trop heureux d'afficher leur enthousiasme, onze ans seulement après la catastrophe de Fukushima. Armés d'une sincérité feinte, ils assurent aujourd'hui la promotion d'une économie décarbonée au nom de la transition écologique. Seule l'énergie électronucléaire trouvera grâce à leurs yeux.

On s'en souvient, Emmanuel Macron prononça à Belfort, le 22 février 2022, un discours sur la politique future de l'énergie en France dans laquelle le nucléaire se taillera une place de choix. Après avoir évoqué la nécessité de gagner en sobriété et de réduire une part importante de notre consommation d'énergie fossile, le chef de l'État affirma avec l'assurance et l'autorité coutumières : « Le monde de demain sera plus électrique ! […] Je souhaite que six EPR2 soient construits et que nous lancions les études sur la construction de huit EPR2 additionnels. »

Emboîtant le pas au Président de la république, le maire de Dunkerque, président de la communauté urbaine de Dunkerque et aujourd'hui Ministre du logement, Patrice Vergriete se félicita de l'annonce de l'implantation dans le Dunkerquois des trois ''gigafactories'', déjà citées, suivie d'une autre bonne nouvelle, la confirmation par Emmanuel Macron de la construction de deux EPR nouvelle génération à Gravelines, déjà dotée de la centrale nucléaire la plus importante de France et dont le vieillissement est manifeste.

Un nouvel oxymore est donc né à Dunkerque : le projet pharaonique décarboné servi par le projet d'agrandissement du GPMD sur 186 hectares, une surface non négligeable qui aurait pu être épargnée par l'artificialisation, dont on a déclaré pourtant en haut lieu qu'il était urgent de la freiner !

Demeurons lucides : avec le nucléaire la fin ne peut plus justifier les moyens puisque les moyens mobilisés détruiront tôt ou tard la fin convoitée. Le gigantisme propre à l'énergie nucléaire illustre à quel point les outils technologiques modernes finissent toujours par échapper à leurs créateurs. Quand notre président acceptera-t-il d'élargir sa conscience morale ? Aura-t-il, à l'instar d'Antonio Guterres, secrétaire général de l'ONU, le courage d'avoir peur face à son projet d'élargissement du parc électronucléaire français ?

L'agrandissement du GPMD accompagnera le développement de la filière batterie en France et en Europe et soutiendra la filière électronucléaire dont il faudra pourtant sortir afin de donner aux humains, d'aujourd'hui et de demain, toutes les chances de garantir leur survie. C'est pour cette raison que je me prononce contre le projet ZGI 2.

Réponse du pétitionnaire :

Afin de dynamiser l'arrivée de nouvelles entreprises au sein de la place portuaire, le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) a engagé des travaux de grande ampleur au port Ouest en aménageant une plateforme industrielle (ZGI). Ce terrain labélisé « Choose France » au regard de son caractère clé en main et sa disponibilité immédiate a suscité un véritable intérêt de la part des clients industriels. La concrétisation des prospections commerciales menées à ce jour par le GPMD notamment autour de la filière batterie et l'arrivée prochaine d'une des trois Gigafactories de la région Hauts-de-France sur la ZGI appelle la réalisation de nouvelles zones d'activités pour accompagner la filière. Cette stratégie s'appuie notamment sur le rapport Varin remis en 2022 à la demande des ministères de la Transition Écologique et de l'Industrie qui recommande la localisation en France d'étapes amont de réalisation de batteries, en particulier sur le port de Dunkerque pour réduire la dépendance de la filière au marché asiatique.

L'hinterland du port de Dunkerque est notamment la région Hauts-de-France. Le port de Dunkerque est déjà concerné par l'une des trois Gigafactories. Il dispose également d'espaces aménageables pour renforcer la filière batterie, tant dans la production que l'amont (sécurisation des minerais rares) que pour l'aval (recyclage, services, maintenance).

La volonté du GPMD de participer activement à la décarbonation de l'industrie et de la baisse des émissions de GES est double car elle permet d'une part d'accueillir des activités innovantes directement liées à la décarbonation (batteries et mobilité électrique), et d'autre part d'offrir des services multimodaux permettant de réduire au maximum l'impact environnemental du transport des marchandises.

Afin d'accompagner ce développement amont, il apparaît nécessaire de prévoir dès à présent, l'aménagement de nouvelles zones d'accueil.

Dans ce contexte, le GPMD ambitionne l'aménagement de cette nouvelle plateforme industrielle ZGI2 sur son territoire. Ce projet d'aménagement a pour objectif d'offrir, sur une emprise commercialisable de 131 ha, les conditions requises pour la consolidation de filière batterie et du cluster batterie local (services, maintenance, production, recyclage, …).

Cette ambition se veut conforme :

- À la stratégie nationale de création d'un écosystème de la filière batterie en région Hauts de France et sur le territoire dunkerquois exprimée au travers du rapport Varin ;
- À la stratégie nationale portuaire 2022 qui place les ports aux cœurs des développements économiques innovants ancrés dans la transition énergétique en offrant les infrastructures multimodales (voirie, voies ferrées, fluvial, maritime) nécessaires au développement de ce type d'activités ;
- Au projet stratégique du GPMD en cours qui intègre les ambitions du port de Dunkerque pour la période 2020/2024 et notamment de développer la filière batterie automobile.

Le projet d'une nouvelle plateforme d'accueil d'industrie de la filière batterie constitue la déclinaison d'une stratégie multi-scalaire à très fort enjeu économique et environnemental sur le territoire dunkerquois. En ce sens, il peut être qualifié de projet d'intérêt public majeur en cohérence avec les documents de planifications stratégiques nationaux et prévus dans le projet stratégique de l'établissement.

Avis du commissaire enquêteur :

Réponse satisfaisante.

@22 - Fabian - Dunkerque

Organisme : Gondrand

Date de dépôt : Le 22/09/2023 à 13 :33:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis Favorable

Contribution :

Je pense que ce projet s'inscrit naturellement dans le développement de notre développement économique local mais également régional.

Cela ne pourra que contribuer à accroître l'attractivité de notre port et de la logistique dans sa globalité.

C'est pourquoi je suis favorable à ce projet.

Réponse du pétitionnaire : Le GMPD prend acte de cet avis.

Avis du commissaire enquêteur : Dont Acte.

@23 - Loic - Dunkerque

Organisme : SCOP DES LAMANEURS DU PORT DE DUNKERQUE

Date de dépôt : Le 22/09/2023 à 14:19:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Soutiens au projet ZGI2

Contribution :

Je suis favorable au projet ZGI 2.

Le projet ZGI2 est dans la continuité du projet CAP2020, il poursuit et affirme le développement du port de dunkerque et de sa zone industrialo-portuaire.

Le projet ZGI2 est également un projet qui créera des milliers d'emploi.

Réponse du pétitionnaire : Le GMPD prend acte de cet avis.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

@24 - Delgrange Ch - Coudekerque-Branche

Date de dépôt : Le 22/09/2023 à 15:34:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis positif

Contribution :

Projet important pour notre région

Réponse du pétitionnaire : Le GMPD prend acte de cet avis.

Avis du commissaire enquêteur : Dont Acte.

@25 - ADELFA Fédération d'associations - Dunkerque

Date de dépôt : Le 22/09/2023 à 15:48:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contribution ADELFA défavorable au projet ZGI 2

Contribution :

Voici la contribution de la fédération locale de défense de l'environnement ADELFA,

Je vous en souhaite une bonne réception,

Nicolas Fournier

Président de l'ADELFA

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution ADELFA enquête publique ZGI 2.pdf, page 1 sur 2

adelfa
Fédération d'associations de l'environnement

Contribution de la fédération ADELFA

à l'enquête publique du projet ZGI 2 du GPMD

La fédération ADELFA (Assemblée de Défense de l'Environnement du Littoral Flandres-Artois) tient à faire part au commissaire enquêteur de son **avis défavorable** sur le projet du GPMD intitulé « ZGI 2 », soit Zone des Grandes Industries n°2.

Encore une fois, après le projet de développement des bassins portuaires CAP 2020, on assiste à une forte artificialisation de zones agricoles et naturelles qui – comme le souligne l'Autorité environnementale dans son avis délibéré du 22 juin 2023 – est incompatible avec les objectifs de réduction imposés par la loi climat et résilience.

La destruction importante de plus de 78 hectares de zones humides et autres milieux naturels risque par ailleurs de porter atteinte à la biodiversité, à l'heure où nous sommes entrés dans la 6ème extinction massive des espèces.

Ce projet de ZGI semble ignorer les effets cumulés liés au projet CAP 2020, peu abordés dans le dossier alors même que le GPMD est le maître d'ouvrage de ces deux grands projets concomitants. L'autorité environnementale déplore d'ailleurs le fait que ces projets vont artificialiser plus de 700 hectares de terrain, bien au-delà de ce que prévoyait le projet stratégique 2020-2024 du GPMD.

La ZGI 2, comme la ZGI 1 déjà créée, est un « site clé en main » destiné à recevoir des industries nouvelles. Or nous ignorons à ce jour quelles industries viendront s'y installer. Nous ne pouvons encore mesurer tous les impacts de ces zones aménagées pour les industries du futur, et le public n'est pas à même d'apprécier les risques encourus en vivant à proximité de ces nouvelles zones industrielles.

Rappelons qu'en matière de pollution atmosphérique, les concentrations mesurées dans l'agglomération dunkerquoise sont parfois bien supérieures aux valeurs réglementaires annuelles, c'est le cas pour le nickel et l'arsenic d'après les campagnes de mesure de 2020 évoquées dans le dossier. Ce qui renforce encore la nécessité d'évaluer les effets cumulés avec les nombreuses industries émettrices déjà présentes ou en projet sur la zone industrialo-portuaire de Dunkerque.

Nous notons – comme le mentionne l'Autorité environnementale – que les déplacements des futurs salariés des industries de la ZGI 2 posent encore question puisqu'il n'y a toujours pas de plan de déplacements inter-entreprises opérationnel. Un tel plan de déplacements domicile-travail est bien annoncé, mais jamais présenté dans les dossiers d'enquête publique.

Quant au trafic poids lourd, il ne fera que s'accroître de manière exponentielle avec tous les projets de réindustrialisation et de développement du trafic portuaire lié au projet CAP 2020 ! Le dossier ZGI 2 estime qu'en phase d'exploitation nous atteindrons 40 poids lourds/jour en 2026 et entre 60 et 80 poids lourds/jours en 2032, et ce au détriment de la qualité de l'air et de la réduction des gaz à effet de serre.

Nous regrettons également qu'en matière d'énergies renouvelables et de photovoltaïque en particulier, le dossier ne prévoit aucune production d'énergie au niveau du site ZGI 2. Le GPMD aurait pu émettre des recommandations aux futurs occupants de la ZGI 2 par le biais d'un cahier des charges d'occupation de la plateforme, et ce pour être en adéquation avec la récente loi du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables.

Enfin, pour la qualité de vie des habitants des communes voisines, et notamment ceux de Loon-Plage, le paysage va grandement se modifier, et ils subiront davantage les nuisances liées au bruit, à l'éclairage nocturne, aux trafics de véhicules, aux émissions de pollution industrielles, en lien direct avec l'extension du bassin de l'Atlantique CAP 2020, la réalisation d'une butte paysagère servant à stocker les sédiments issus du creusement du bassin, et la création de cette nouvelle ZGI qui accueillera on ne sait quelle industrie. C'est tout l'environnement situé à l'ouest de Loon-Plage qui va être bouleversé et dédié aux activités industrialo-portuaires.

L'Autorité environnementale pointe du doigt le fait que « l'intérêt public majeur de ce dossier ZGI 2 n'est pas démontré ». Il s'agit ici d'intérêts purement économiques qui ne relèvent pas de l'intérêt public majeur.

Pour toutes ces raisons, l'ADELFA donne un **avis défavorable** au projet de ZGI 2 qui en l'état ne fera qu'accroître les atteintes à notre environnement, à la biodiversité et au climat.

Pour la fédération ADELFA,

Le 22 septembre 2023,

Le président,

Nicolas Fournier

Les Amis de la Terre – Maison de la Vie Associative – rue du 11 novembre – 59 140 Dunkerque

---

Réponse du pétitionnaire :

1 – Artificialisation et biodiversité

Dans le cadre de l'aménagement ZGI2, la démarche d'analyse des impacts sur la biodiversité a consisté à éviter ou réduire les impacts et à défaut de les compenser (démarche ERC). Le niveau de la compensation est en lien étroit avec la nature des impacts sur les différentes composantes de la Faune, de la Flore et des Habitats et les zones humides.

Pour rappel, concernant les habitats, 138,5 ha sont impactés de manière permanente et 27 ha de façon temporaire, sur les 186 ha de l'emprise projet (dont 20.5 ha dans l'emprise d'impact du projet CAP 2020). L'analyse des habitats existants a permis de mettre en évidence que sur les 138,5 ha, 5,8 ha étaient déjà artificialisés (voiries, bâtiments). Le reste des surfaces impactées correspond à des zones non artificialisées, occupées en grande majorité par des cultures intensives (128,3 ha). L'enjeu global des habitats est jugé faible, hormis également des plantations de feuillus, des friches, des linéaires de fosses et watergangs comme zones refuges pour la biodiversité.

Concernant les zones agricoles, une expropriation pour cause d'utilité publique a eu lieu dans les années soixante-dix au profit du GPMD. Les agriculteurs concernés par le projet et ses mesures compensatoires sont donc en contrat d'occupation précaire révocable chaque année sur le domaine portuaire ; c'est la solution mise en oeuvre à l'époque par le GPMD pour préserver les exploitants agricoles le plus longtemps possible dans l'attente des futurs projets d'aménagement portuaires.

En outre, le territoire portuaire, y compris les parcelles agricoles sur le port, est classé en zone UIP sur le zonage du PLUIHD, la zone UIP correspondant à la zone industrialo-portuaire destinée à accueillir des aménagements portuaires, les équipements nécessaires à l'exercice des missions du GPMD, les établissements industriels et commerciaux, ainsi que les services et bureaux qui leur sont liés.

Le projet ZGI2 compense intégralement les surfaces non artificialisées par la sanctuarisation d'une surface équivalente. De plus, 17,8 ha de mesures compensatoires sont prévus afin d'accueillir des activités agricoles avec des pratiques durables prenant en compte la biodiversité. Un cahier de charges prescriptifs sera bâti pour ces 17,8 ha afin de limiter les intrants et orienter les pratiques culturales.

Concernant les zones humides, 85,1 ha de zones humides à faibles fonctionnalités sont impactés par le projet sous les parcelles agricoles, dont 6,5 ha sont impactés temporairement lors de la mise en œuvre du couloir technique en phase chantier.

Après la mise en œuvre de la démarche ERC et afin de compenser les habitats non artificialisés, y compris agricoles, le GPMD a proposé un total de 133 ha de mesures compensatoires :

- 132,7 ha de mesures compensatoires (MCZGI 2-01, MCZGI 2-02, MCZGI 2-03) pour compenser les 132,7 ha de milieux impactes de façon permanente (zones humides et milieux propices aux espèces, tels que chiroptères et avifaune) ;
- 0,3 ha de mesure compensatoire (MCZGI 2-04) pour l'Anguille européenne.

Le GPMD compense ainsi les surfaces non artificialisées avec un ratio de 1 pour 1, sans intégrer les espaces non-bâtis (couloirs techniques, aménagements éco-paysagers, accotements de voiries : MEBIO-01 ; MRBIO-01 et MRBIO-10) faisant l'objet d'une gestion différenciée.

Les dispositions prises en terme de conservation de la biodiversité ont fait l'objet d'un examen attentif des différents services de l'Etat ainsi que des commissions scientifiques (CNPN) afin d'optimiser et de valider les mesures écologiques qui concernent également des espèces protégées.

2 – Effets cumulés avec le projet CAP2020

En réponse à l'observation de l'Autorité Environnementale (Ae) sur la présentation du cumul des effets du projet ZGI2 avec CAP2020, le GPMD a apporté des compléments dans le mémoire de réponse à l'avis de l'Ae. En effet, l'annexe 2 du mémoire en réponse reprend les tableaux de synthèse par contexte environnemental reprenant les impacts bruts, les mesures d'évitement et de réduction, les impacts résiduels et les mesures de compensation et

d'accompagnement du projet ZGI2 (en couleur noire), du projet CAP 2020 (en couleur bleu) et du cumul projet ZGI 2 + CAP 2020 (surlignage bleu).

Concernant l'artificialisation en lien avec le projet stratégique 2020-2024, le GPMD a apporté des éléments de réponse dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae. Le projet CAP 2020 conduit à 360 ha de surfaces artificialisées contre une surface initiale envisagée de 502 ha (cf. tableau 5 p 265 du Projet Stratégique) et le projet ZGI 2 conduit à 132,7 ha de surfaces artificialisées.

En ce qui concerne l'augmentation significative de l'artificialisation à laquelle les projets en cours au sein du GPMD conduiraient de façon cumulée par rapport au Projet Stratégique approuvé :

L'évaluation environnementale du PS 2020-2024 indique :

> Les opérations d'investissement projetées couvrent une superficie cumulée de **565 ha**, dont **373 ha correspondant actuellement à des espaces agricoles sous baux précaires** (terres arables, prairies à usage agricole, systèmes culturaux et parcellaires complexes) et **115 ha à des espaces naturels** ou semi-naturels (végétation clairsemée, landes, broussailles, pelouses et pâturages naturels). Elles impactent en particulier **214 ha de zones humides**, qui constituent des milieux à sensibilité environnementale.

Le PS 2020-2024 a été élaboré avant le décret d'application n° 2022-763 relatif à la nomenclature de l'artificialisation des sols en déclinaison de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.
Ce décret étant lui-même promis à une révision (procédure de consultation du public en cours).

De plus le PS 2020-2024 aborde l'artificialisation avec la connaissance des projets au moment de son élaboration. L'annexe 4 du PS 2020-2024 reprend les aménagements du PS 2020-2024 qui ont été considérés dans l'évaluation environnementale du Projet Stratégique et donc dans le calcul de l'artificialisation envisagée.

Parmi les surfaces estimées impactées par les projets, plus de 30 ha de zones portuaires sont déjà artificialisés, voire 40 ha de plus selon l'interprétation de la définition du décret catégorisant les surfaces imperméabilisées et non imperméabilisées.

De plus, parmi les projets considérés :

- un aménagement prévu ne sera pas réalisé durant le PS 2020-2024 (la route inter industrielle dans l'amélioration des accès routiers ouest),
- un aménagement connait un démarrage décalé d'un an (CAP 2020),
- un aménagement non prévu au PS 2020-2024 initial sera réalisé (ZGI 2).

En outre, le projet CAP 2020 a connu, depuis 2021, date de validation du projet stratégique, 2 années supplémentaires d'optimisation permettant de réduire la surface artificialisée.

Deux modalités de calcul de l'artificialisation sont possibles. La surface totale artificialisée durant le PS est déterminée en cumulant soit :

3. les surfaces totales artificialisées des projets uniquement autorisés durant le PS, quel que soit le délai de réalisation de l'opération. La surface artificialisée durant le PS est alors de 493,3 ha ;

4. les surfaces réellement artificialisées des opérations en cours quelle que soit la date d'autorisation de l'opération. La surface artificialisée durant le PS est alors de 303,35 ha.

En conclusion, la surface nette artificialisée actualisée durant le PS 2020-2024 n'est pas supérieure à celle prévue évoquée dans l'évaluation environnementale du Projet Stratégique en cours même avec le projet ZGI 2.

3 - Qualité de l'air

Les campagnes de mesure réalisées en 2020 se sont voulues exhaustives en matière de paramètres, en incluant des composés non directement associés au projet ZGI 2. Il existe une pollution de fond sur le territoire dunkerquois, notamment en certains métaux et particules fines (notamment les PM 2,5). Les études de trafic réalisées ont été associées à des études de dispersion atmosphérique et d'évaluation des concentrations en polluants dans l'air ambiant en adoptant une vision cumulée des trafics de l'ensemble des projets de développement du Port Ouest (incluant CAP2020 et ZGI 2).

La démarche initiale a consisté en une caractérisation de l'état actuel, au travers de campagnes de mesure de la qualité de l'air, suivie de simulations. La quote-part du projet ZGI 2 a également été évaluée dans cet ensemble. L'objectif de l'étude étant d'évaluer l'impact de la mise en service du projet ZGI2 sur la qualité de l'air, les sources d'émission relatives au projet ont été considérées. Cette démarche n'occulte cependant pas que d'autres sources d'émission existant à proximité de la zone étudiée (activité maritime autre que porte-conteneurs, industries diverses) mais elles n'ont pas été considérées dans le cadre de l'étude d'impact, car n'ayant pas de lien avec le projet et n'étant pas influencées par celui-ci. Les émissions principales sont liées au trafic routier et au trafic ferroviaire

Etat initial

Au niveau du respect des valeurs réglementaires, les éléments suivants peuvent être soulignés :

- L'ensemble des valeurs réglementaires relatives aux moyennes annuelles en dioxyde de soufre, en benzène et en particules en suspension (PM10) est respecté sur la zone d'étude ;
- L'objectif de qualité relatif aux particules fines (PM2,5), fixé à 10 µg/m^3 en moyenne annuelle, est dépassé sur l'ensemble de la zone d'étude mais elle reste inférieure à la valeur limite de 25 µg/m³ (en moyenne annuelle. Ce constat est logique étant donné que la pollution de fond utilisée pour les modélisations est supérieure à cette valeur (11,4 µg/m^3). Ce dépassement ne peut donc pas être imputé à l'activité sur la zone d'étude.
- La valeur limite relative au dioxyde d'azote (NO_2), fixée à 40 µg/m$_3$ en moyenne annuelle, est ponctuellement dépassée sur la zone d'étude, sur une portion de l'emprise de l'autoroute A16. Ce constat peut être mis en relation avec l'importance du trafic routier dans les émissions en oxydes d'azote, et au volume de trafic supporté par l'autoroute A16 mais non observé sur la RD601.
- Les valeurs guides de l'OMS (version 2021), de même que pour l'objectif de qualité des PM2,5, sont dépassées sur l'ensemble du domaine d'étude, en lien avec la pollution de fond utilisée pour les composés réglementés. Ces dépassements ne peuvent donc pas être imputés aux activités sur la zone d'étude.

Dans l'ensemble, l'impact le plus important sur la zone est relatif au trafic routier, n'est principalement observé qu'au niveau de l'autoroute A16. Cet impact est maximal au niveau de l'emprise des voies, et décroit autour de celles-ci.

Etat en situation projetée – Phase de fonctionnement du projet – 2032

En modélisation de la situation projetée et en ce qui concerne les concentrations moyennes annuelles, aucun récepteur ne présente des dépassant les valeurs réglementaires françaises. Les concentrations moyennes annuelles les plus élevées pour l'ensemble des composés et des scénarios étudiés, comme pour l'état initial 2022, sont situées en bordure de la RN 316, route fréquentée pour se diriger vers le Port de Dunkerque.

Dans l'ensemble, les concentrations en NO_2 connaissent une baisse avec le temps en lien avec la baisse des émissions d'oxydes d'azotes, alors que les teneurs des autres polluants restent relativement stables au cours du temps et sont proche de la pollution de fond. Cette différence est causée par deux facteurs :

- D'une part, les oxydes d'azote connaissent la plus forte baisse des émissions avec le temps en comparaison des autres polluants ;
- D'autre part, le trafic routier est le principal secteur émetteur d'oxydes d'azote contrairement aux autres polluants où les autres secteurs d'activités contribuent davantage aux émissions totales (les émissions du ferroviaire pour les PM notamment).

Les valeurs guides de l'OMS parues en 2021 sont dépassées pour l'ensemble des points récepteurs pour le dioxyde d'azote, les PM10 et les PM2,5. Ces dépassements ne peuvent pas être associés directement à la réalisation du projet car ils apparaissent pour l'ensemble des scénarios dont celui ne prenant pas en compte la réalisation du projet ZGI2.

En modélisation de la situation projetée et en ce qui concerne les concentrations moyennes journalières et/ou horaires, les valeurs réglementaires françaises sont largement respectées sur l'ensemble des points récepteurs.

De même, les valeurs guides de l'OMS 2021 sont également respectées sur ces points récepteurs et notamment au niveau de la RN 316, secteur le plus impacté par les émissions sur la zone d'étude. La mise en place du projet ZGI2 n'engendrera donc pas de dépassements des valeurs horaires et/ou journalières réglementaires françaises et valeurs guides de l'OMS sur la zone d'étude.

Dans l'ensemble, et quels que soient le polluant et le scénario considérés, les concentrations les plus fortes sont logiquement rencontrées au niveau et à proximité de l'autoroute A16, en lien avec le trafic routier supporté par cet axe. Au niveau de la zone d'implantation du projet ZGI2, l'extrémité Sud sera la plus influencée par les émissions de l'autoroute A16.

Concernant le dioxyde d'azote, le dépassement réglementaire de la concentration moyenne annuelle identifié lors de l'état initial n'apparaît plus à l'horizon 2032. Dans l'ensemble, les concentrations diminuent entre l'état initial 2022 et l'horizon 2032 en lien avec l'amélioration du parc roulant. Comme pour le scénario de référence, les valeurs guides de l'OMS parues en 2021 sont dépassées sur l'ensemble du domaine d'étude pour le dioxyde d'azote, les PM10 et les PM2,5. Ces dépassements ne peuvent pas être associés directement à la réalisation du projet car ils peuvent être généralisés à l'ensemble des scénarios étudiés, y compris celui ne prenant pas en compte la réalisation du projet.

A l'horizon 2032, la mise en service du projet ZGI2 va entraîner une augmentation de cet impact, limitée dans son ensemble au vu des résultats de modélisation pour l'ensemble des polluants, avec un impact inférieur à 1 µg/m^3 quel que soit le polluant considéré. Cette augmentation d'impact doit cependant être relativisée par les éléments précédemment exposés, et notamment l'absence de dépassements des valeurs limites françaises et la baisse à terme des oxydes d'azote.

4 – Emissions de GES

En phase chantier

Le bilan carbone chantier de la plateforme ZGI2 est dominé par la perte de stockage carbone lié au changement d'affectation des surfaces. Ce bilan carbone chantier est évalué dans sa globalité à 34,9 ktCO2eq.

- Les principaux postes d'émissions sont :
- Le changement d'affectation des surfaces (66 %) ;
- Le fret (transport des intrants) (17 %) ;
- Les intrants (9 %) ;
- Energie pour les engins de chantier (7 %).

Les autres postes (énergie pour la base vie, déplacement domicile-travail des ouvriers) apparaissent comme moins significatifs (< 5 %).

Sur la base des surfaces de la plateforme ZGI2 considérés comme imperméabilisés, les émissions liées au changement d'affectation des sols, correspondant à la catégorie 1.5 Emissions issues de la biomasse (sols et forêts), sont évaluées à 23,2 ktCO2eq.

En phase de fonctionnement

L'exercice a été mené en tenant compte :

D'une part, des émissions susceptibles d'entrer dans le scope du GPMD (c'est-à-dire sur lesquelles le GPMD dispose d'un levier d'action), à savoir :

- L'énergie qui sera utilisée,
- La logistique (fret),
- Les déplacements des futurs employés.

D'autre part, du process de fabrication de batteries en lui-même. Il convient de préciser que le GPMD n'opère pas sur celui-ci et que de fait les émissions associées n'entrent pas dans le champ du GPMD. Il s'agit également d'un poste sujet à de fortes incertitudes, la nature exacte du process n'étant pas définie à ce stade. L'approche se veut donc la plus complète possible mais il appartiendra à l'industriel de mettre à jour cette estimation à partir de ses propres données lors de l'élaboration de son dossier initial d'autorisation environnementale. Elle pourra néanmoins être exploitée à titre de comparaison.

L'estimation des émissions de la construction du futur site industriel n'est pas retenue comme pertinente pour les raisons suivantes :

- Hors périmètre du GPMD, qui malgré une incitation à l'écoconception, la promotion des énergies renouvelables et la végétalisation du site, ne peut se substituer au futur porteur de projet
- Dimensionnement, quantité et nature des matériaux inconnus à ce jour,
- Relativement peu significatif au regard des émissions liées au process en lui-même.

Il a donc été décidé de se concentrer davantage sur la production de batteries (enjeu majeur du dossier) que sur la construction d'un site pour laquelle l'estimation ne serait que marginale et avec une grande incertitude. L'industriel en charge du développement du site établira son bilan de GES en s'appuyant sur celui élaboré pour la plateforme ZGI 2.

L'analyse met en évidence que les émissions associées au périmètre du GPMD s'élèvent à 110 ktCO2eq partagées entre le fret (56%), l'énergie (41%) et en moindre mesure les déplacements des futurs employés (3%). Cette estimation est complétée par celles de l'activité industrielle future atteignant 2 360 ktCO2eq. Ces émissions sont essentiellement liées à l'extraction et à la préparation des matières premières nécessaires à la fabrication des batteries.

Cette évaluation conduit à un total de 11,0 MtCO2eq cumulées entre 2023 et 2032.

Emissions évitées

Si le cumul des émissions de GES en phase de fonctionnement peut sembler significatif à l'échelle locale, il convient d'adopter une approche à l'échelle mondiale concernant cette problématique.

Il convient également de noter que l'extraction des matériaux nécessaires à la fabrication d'une batterie participe à hauteur de 59 kg CO2eq/kWhbatt, et ce, quel que soit son lieu de fabrication ou d'assemblage.

Les émissions évitées par une organisation concernent les réductions d'émissions réalisées par ses activités, produits et/ou services, lorsque ces réductions se réalisent en dehors de son périmètre d'activité. Elles sont évaluées au regard d'un scénario de référence (ADEME, 2020). En l'occurrence, le scénario de référence (sans projet) se traduit

par l'approvisionnement du territoire en batterie provenant de pays à mix énergétique plus carbonés que la France. Bien qu'il soit difficile à l'heure actuelle de dresser une empreinte carbone complète d'une batterie avec son analyse du cycle de vie (de l'extraction des matières premières à son recyclage en passant par son transport), une étude comparative liée à la phase de production a été établie. L'agence Environnementale Suédoise a dressé un comparatif de l'empreinte carbone (hors recyclage) de la production d'une batterie, notamment entre la France et la Chine. Une différence moyenne de 45 kg de CO2eq/kWhbatt a été identifiée. Dans l'hypothèse d'une production similaire à celle projetée sur ZGI 2 en Chine (40 GWhbatt), les émissions à l'horizon 2032 atteindraient 4 240 ktCO2eq, soit près du double d'une production française.

Au prorata de la montée progressive de l'activité entre 2026 et 2032, le total des émissions évitées est estimé à 8,0 MtCO2eq.

A l'échelle nationale, une étude comparative a également été menée en 2019 par RTE/Avere sur l'empreinte carbone d'un véhicule électrique, de la conception à la gestion en fin de vie. Une attention est portée sur la fabrication de batteries. L'étude met en évidence que malgré une légère augmentation des émissions nationales (liées au développement industriel nécessaire) de l'ordre de 0,3 MtCO2eq/an, la production française de batteries permettrait de réduire l'empreinte globale du secteur des transports de 2 à 3 MtCO2eq/an.

Emissions compensées

Des mesures compensatoires ont été mise en place à l'échelle de ce chantier. Ces mesures ont principalement un but de conservation de la biodiversité mais elles participent également à revaloriser le stockage carbone la zone d'étude.

Dans la situation où le projet d'aménagement ZGI2 est réalisé, le potentiel de stockage carbone généré par ces mesures compensatoires a été évalué à 13,4 ktC (kilotonnes de carbone organique) sur un horizon de temps supérieur à 20 ans, soit une équivalence d'environ 48,2 ktCO2eq.

Bien que cette valeur potentielle de stockage n'est pas directement comparable aux émissions GES générées par le chantier, car elle fait référence à une valeur théorique obtenue après un délai minimum de 20 ans, apparait toutefois équivalente en ordre de grandeur.

5 – Les mobilités

Concernant les mobilités, les déplacements domicile travail et le fret ont été étudiés.

Ainsi pour les déplacements domiciles-travail, la CUD intègre une véritable stratégie d'accompagnement des développements économiques sur son territoire par la mise en œuvre de mesures fortes en faveur de la réduction de la part modale des véhicules particuliers. L'objectif est en effet d'atteindre 50% de véhicules particuliers pour les trajets domicile-travail. Cette ambition a été modélisée et il a été mis en évidence que les conditions de circulation resteront fluides sur le territoire sur la plupart des axes grâce à cette stratégie.

Concrètement, à l'échelle du projet, la déclinaison de cette politique s'articulera autour de la mise en œuvre d'aménagements, de services et incitations qui seront déclinés en lien avec les futurs clients qui occuperont les terrains de la ZGI 2 et de façon plus globale avec les clients de la ZIP. Plusieurs axes seront ainsi déployés, à savoir :

- L'amélioration de l'offre de service en matière de modes doux pour l'accès aux sites industriels. Les projets CAP 2020 et ZGI 2 y contribuent en prévoyant la réalisation de près de 9 km de voies vertes en site propre connectées aux communes voisines qui permettront aux salariés résidents d'utiliser la marche ou le vélo dans des conditions optimales pour l'accès à leurs entreprises ;
- La limitation des surfaces de parking pour les entreprises de la ZGI 2. Pour inciter les salariés à utiliser les modes alternatifs, le territoire travaillera avec les entreprises de la zone à minimiser au maximum les espaces de stationnement. Une des solutions pourrait par exemple consister en la priorisation de places uniquement au personnel qui covoiture ;
- Le développement d'une offre de service transport en commun sur le port ouest. La CUD propose déjà aux entreprises un service de transport à la demande gratuit. Le dispositif consiste en la mise en place d'une

navette depuis une zone donnée du territoire vers les sites industriels qui en font la demande aux horaires choisis. Dans un futur proche, la CUD envisage le déploiement de lignes de bus depuis des « points nœuds » répartis sur le territoire communautaire et au-delà. Ces « points nœuds » seront constitués de parking P+R, de commerces et d'habitations et auront vocation à centraliser les flux pour ensuite acheminer les usagers vers les entreprises du territoire en transports en commun. La mise en œuvre de ces nouveaux services appelle la réalisation de pôles d'échanges sur le territoire portuaire afin de gérer les derniers mètres depuis l'arrêt de bus vers les entrées des entreprises. Pour ce faire et selon la solution retenue par la CUD, la zone d'activité ZGI 2 sera équipée d'arrêts de bus qui pourront être complétés de structures telles que des vélos en libre services ou encore des navettes vers les sites industriels ;

- Afin d'accompagner la mise en œuvre de ces solutions, la CUD accompagnera les industriels dans la mise en œuvre de leurs plans de mobilité entreprise de façon à inciter leurs salariés à s'inscrire dans l'ambition du territoire en matière de report modal des salariés. La mise en œuvre de ces mesures est en marche, la CUD, au travers du groupe de travail mobilité qui s'est réuni pour la 3ème fois en juin 2023, a d'ores et déjà initié la démarche qui s'accélère pour que dès début 2025 ces solutions soient opérationnelles.

Concernant le report modal du fret du territoire portuaire, cette question est au cœur de la Stratégie Nationale Portuaire (SNP). La stratégie multimodale du GPMD en lien avec le développement du trafic de conteneurs depuis les 10 dernières années d'une part, et en lien avec le projet CAP 2020 d'autre part, s'articule autour d'un équilibre entre le trafic de l'hinterland, le trafic déconsolidé (traitement logistique local des marchandises) et le trafic en transbordement.

La massification des flux depuis et vers l'Hinterland s'organise autour d'une double démarche.

D'une part, le port de Dunkerque va continuer à consolider son Hinterland direct grâce au développement de nouveaux services fluviaux. Cette démarche sera amplifiée avec la mise en service du canal SNE à l'horizon 2030. La mise en service de navettes fluviales régulières avec la future plateforme multimodale de Marquion, adossée à une nouvelle zone logistique de plus de 1 million de m² de capacité d'entreposage sera un moteur de développement déterminant.

D'autre part, Dunkerque va s'appuyer sur l'artère ferroviaire nord-est pour élargir son hinterland en direction de la région Grand Est, dont les flux sont aujourd'hui majoritairement orientés vers les ports du Benelux, ainsi que l'Allemagne et les pays de l'Est dans une seconde phase. Cette artère possède d'importantes capacités de sillons résiduelles permettant le développement de nouveaux services ferroviaires pendulaires, d'autant plus essentiels au fonctionnement des ports intérieurs du Grand Est que le réchauffement climatique va engendrer des difficultés grandissantes de navigation sur les réseaux fluviaux rhénans et mosellans.

Afin d'accompagner le développement du transport combiné de conteneurs maritimes, le GPMD a réalisé le doublement du centre de transbordement de conteneurs du port de Dunkerque (Dry Port) pour un montant de 10,7M€, financé dans le cadre de France Relance. Ce terminal permet de traiter simultanément 4 trains longs de 850m.

De la même manière, le développement du trafic lié à la consolidation et la déconsolidation de conteneurs, d'origine ou de destination transocéanique, passant par les entrepôts logistiques contribue à une diminution du trafic routier européen de l'ordre de 25%. En effet, pour des questions de charge utile, mais surtout pour des raisons de plans de palettisation, les normes européennes sont plus favorables que les normes anglo-saxonnes. Le conteneur maritime de 40 pieds offre un volume de chargement de 24 palettes de norme européenne, contre une remorque classique circulant en Europe qui en offre, elle, 33.

Afin d'accompagner le report modal du trafic poids lourds, le GPMD a lancé un AMI pour trouver un opérateur pour gérer un terminal de ferroutage qui sera situé à proximité immédiate de l'activité conteneurs actuelle et future, ainsi que des terminaux rouliers reliant Dunkerque au Royaume-Uni et à l'Irlande.

En l'état actuel des études, le terminal de ferroutage pourra absorber jusqu'à 6 trains par jour soit une capacité totale de 500 unités par jour.

Le développement du ferroutage permet de contenir l'augmentation du trafic routier lié au trafic de déconsolidation voire même à la logistique maritime ou terrestre amont ou aval liée au développement industriel.

Les dernières implantations industrielles intègrent en effet des ITE (Installation Terminal Embranchée) dans leur plan de construction.

S'agissant du développement de ZGI 2, la typologie d'activité orientée vers la filière batteries devrait limiter l'évolution de trafic poids lourds. En effet, à l'instar d'ACC ou ENVISION, le préacheminement de matières premières pourra être assuré par voie maritime jusqu'au terminal conteneurs situé à 3 km. S'agissant des expéditions, le GPMD mettra à disposition du futur client un embranchement fer afin de livrer directement les clients de la Gigafactory par train limitant ainsi le volume de poids lourds sur les routes.

De façon plus globale, le GPMD bénéficie des infrastructures favorables à un report modal ce qui se traduit en chiffres: il est aujourd'hui la première place ferroviaire de France avec près de 10 MT traitées chaque année et le premier port fluvial des Hauts-de-France avec près de 3 MT traitées chaque année. Le projet CAP 2020, les développements industriels et logistiques annoncés et le CNSE vont venir renforcer les flux multimodaux grâce à de nouvelles infrastructures mais également de nouvelles opportunités de massification.

L'ensemble des actions en matière de report modal est mis en œuvre dans le cadre d'une véritable coordination territoriale impulsée par le groupement Norlink Ports dont la vocation est de fédérer les ports, plateformes et acteurs de la chaîne de transport (VNF, FRET SNCF…) autour de solutions massifiées et multimodales

6 – Déploiement des énergies renouvelables

Comme indiqué dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, l'approche du GPMD en matière de transition énergétique se veut globale à l'échelle de son territoire et non distinctive projet par projet. Celle-ci est notamment traduite au travers de la feuille de route décarbonation de l'établissement. Le GPMD développe notamment 21 hectares dédiés à la production d'énergie photovoltaïque.

Au sein de la ZGI2, le GPMD promouvra auprès de l'industriel les énergies renouvelables comme l'installation de panneaux photovoltaïques sur la toiture de la future usine de batteries ainsi que la mise en place d'ombrières de parking sur les aires de stationnement. Le GPMD incitera l'industriel à aller au-delà du nouveau cadre réglementaire et à viser la mise en place d'une couverture de 50% de la toiture en panneaux photovoltaïques et 50% de la toiture en surface végétalisée.

7 – L'intérêt public majeur

Tout d'abord, sauf erreur de notre part, l'Autorité Environnementale n'indique pas dans son avis n°2023-23 du 22 juin 2023 que « l'intérêt public majeur de ce dossier ZGI2 doit être démontré ». D'autre part, dans son avis du 26 juillet 2023, le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) ne remet pas en cause l'intérêt public majeur du projet qui est une condition nécessaire à la délivrance d'une dérogation espèces protégées.

Le GPMD rappelle ci-dessus les justifications de l'intérêt public majeur du projet ZGI2.

Afin de dynamiser l'arrivée de nouvelles entreprises au sein de la place portuaire, le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) a engagé des travaux de grande ampleur au port Ouest en aménageant une plateforme industrielle (ZGI). Ce terrain labélisé « Choose France » au regard de son caractère clé en main et sa disponibilité immédiate a suscité un véritable intérêt de la part des clients industriels. La concrétisation des prospections commerciales menées à ce jour par le GPMD notamment autour de la filière batterie et l'arrivée prochaine d'une des trois Gigafactories de la région Hauts-de-France sur la ZGI appelle la réalisation de nouvelles zones d'activités pour accompagner la filière. Cette stratégie s'appuie notamment sur le rapport Varin remis en 2022 à la demande des ministères de la Transition Écologique et de l'Industrie qui recommande la localisation en France d'étapes amont de

réalisation de batteries, en particulier sur le port de Dunkerque pour réduire la dépendance de la filière au marché asiatique.

L'hinterland du port de Dunkerque est notamment la région Hauts-de-France. Le port de Dunkerque est déjà concerné par l'une des trois Gigafactories. Il dispose également d'espaces aménageables pour renforcer la filière batterie, tant dans la production que l'amont (sécurisation des minerais rares) que pour l'aval (recyclage, services, maintenance).

La volonté du GPMD de participer activement à la décarbonation de l'industrie et de la baisse des émissions de GES est double car elle permet d'une part d'accueillir des activités innovantes directement liées à la décarbonation (batteries et mobilité électrique), et d'autre part d'offrir des services multimodaux permettant de réduire au maximum l'impact environnemental du transport des marchandises.

Afin d'accompagner ce développement amont, il apparaît nécessaire de prévoir dès à présent, l'aménagement de nouvelles zones d'accueil.

Dans ce contexte, le GPMD ambitionne l'aménagement de cette nouvelle plateforme industrielle ZGI2 sur son territoire. Ce projet d'aménagement a pour objectif d'offrir, sur une emprise commercialisable de 131 ha, les conditions requises pour la consolidation de filière batterie et du cluster batterie local (services, maintenance, production, recyclage, …).

Cette ambition se veut conforme :

- À la stratégie nationale de création d'un écosystème de la filière batterie en région Hauts de France et sur le territoire dunkerquois exprimée au travers du rapport Varin ;
- À la stratégie nationale portuaire 2022 qui place les ports aux cœurs des développements économiques innovants ancrés dans la transition énergétique en offrant les infrastructures multimodales (voirie, voies ferrées, fluvial, maritime) nécessaires au développement de ce type d'activités ;
- Au projet stratégique du GPMD en cours qui intègre les ambitions du port de Dunkerque pour la période 2020/2024 et notamment de développer la filière batterie automobile.

Le projet d'une nouvelle plateforme d'accueil d'industrie de la filière batterie constitue la déclinaison d'une stratégie multi-scalaire à très fort enjeu économique et environnemental sur le territoire dunkerquois. En ce sens, il peut être qualifié de projet d'intérêt public majeur en cohérence avec les documents de planifications stratégiques nationaux et prévus dans le projet stratégique de l'établissement.

Avis du commissaire enquêteur :

Réponse satisfaisante.

@26 - Alcacer Thierry - Dunkerque

Date de dépôt : Le 22/09/2023 à 16:25:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Soutien au Projet

Contribution :

A l'instar des projets antérieurs, il est voulu par tous les acteurs du port, et au-delà, il s'inscrit dans la nécessaire volonté de réimplanter les industries stratégiques au sein de notre territoire national et régional.

Proposer des zones aménagées, faciliter et accélérer l'installation d'investisseurs (logistiques et industriels) est une stratégie payante qui a souvent fait basculer le choix en faveur de notre zone industrialo-portuaire.

Ce choix est bien entendu conforté par la qualité des services et la stabilité qu'offre notre communauté portuaire depuis des décennies.

L'implantation de telles industries est bénéfique pour notre économie locale: accroissement du volume des importations/intrants et exportations dans une seconde phase, apportant des créations de services logistiques et des emplois directs autour de ces industries, ceci sans compter les emplois indirects.

Bien entendu, l'augmentation des volumes permettra d'offrir et d'étoffer des nouvelles offres de transport maritime et une massification qui favorisera le report modal vers l'hinterland, les usines françaises seront ainsi approvisionnées par un circuit le plus court possible.

Le tout permettra de réduire de façon importante l'empreinte carbone.

Il est important que ces projets soient accueillis au sein du Dunkerquois : ces futures implantations font l'objet d'une concurrence importante au niveau national et européen, et nous ne devons pas laisser passer notre chance de sécuriser et accroitre nos positions par rapport à nos concurrents du Nord de l'Europe notamment.

Réponse du pétitionnaire : Le GMPD prend acte de cet avis.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

@27 - Sandrine - Dunkerque

Date de dépôt : Le 22/09/2023 à 16:52:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Soutien au projet

Contribution :

Je soutiens ce projet car il apportera nécessairement des emplois pour les dunkerquois et leur région et permettra de garder notre souveraineté industrielle pour le futur des véhicules électriques.

De plus, selon le dossier, il est conforme aux règles environnementales.

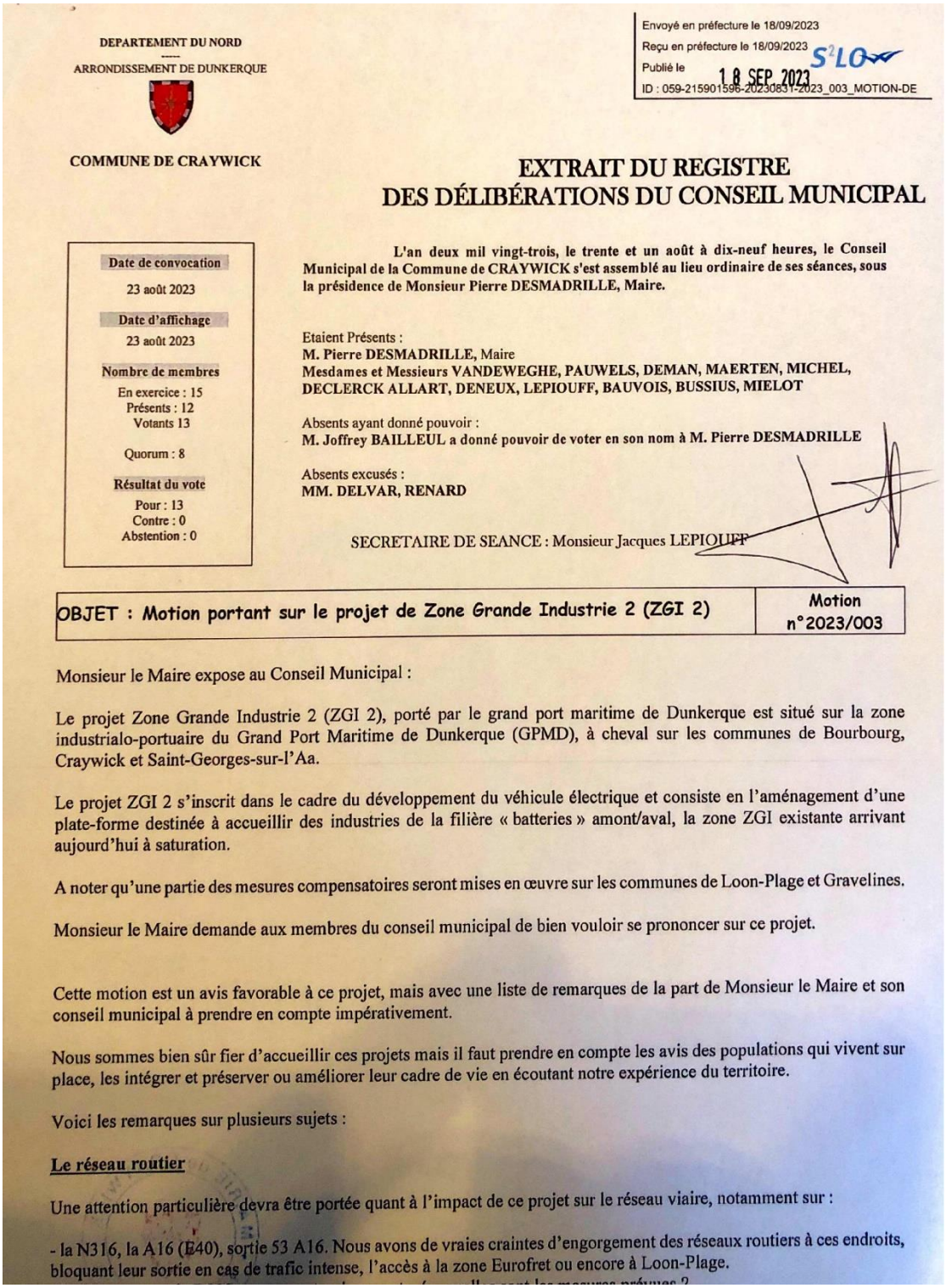
Réponse du pétitionnaire : Le GMPD prend acte de cet avis.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

C28 -

Date de dépôt : Le 23/09/2023 à 15:52:00

Lieu de dépôt : Par courrier déposé en mairie de Craywick



DEPARTEMENT DU NORD

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

COMMUNE DE CRAYWICK

Envoyé en préfecture le 18/09/2023
Reçu en préfecture le 18/09/2023
Publié le 18 SEP 2023
ID : 059-215901596-20230831-2023_003_MOTION-DE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Date de convocation
23 août 2023

Date d'affichage
23 août 2023

Nombre de membres
En exercice : 15
Présents : 12
Votants 13

Quorum : 8

Résultat du vote
Pour : 13
Contre : 0
Abstention : 0

L'an deux mil vingt-trois, le trente et un août à dix-neuf heures, le Conseil Municipal de la Commune de CRAYWICK s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Pierre DESMADRILLE, Maire.

Etaient Présents :
M. Pierre DESMADRILLE, Maire
Mesdames et Messieurs VANDEWEGHE, PAUWELS, DEMAN, MAERTEN, MICHEL, DECLERCK ALLART, DENEUX, LEPIOUFF, BAUVOIS, BUSSIUS, MIELOT

Absents ayant donné pouvoir :
M. Joffrey BAILLEUL a donné pouvoir de voter en son nom à M. Pierre DESMADRILLE

Absents excusés :
MM. DELVAR, RENARD

SECRETAIRE DE SEANCE : Monsieur Jacques LEPIOUFF

OBJET : Motion portant sur le projet de Zone Grande Industrie 2 (ZGI 2) — **Motion n°2023/003**

Monsieur le Maire expose au Conseil Municipal :

Le projet Zone Grande Industrie 2 (ZGI 2), porté par le grand port maritime de Dunkerque est situé sur la zone industrialo-portuaire du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), à cheval sur les communes de Bourbourg, Craywick et Saint-Georges-sur-l'Aa.

Le projet ZGI 2 s'inscrit dans le cadre du développement du véhicule électrique et consiste en l'aménagement d'une plate-forme destinée à accueillir des industries de la filière « batteries » amont/aval, la zone ZGI existante arrivant aujourd'hui à saturation.

A noter qu'une partie des mesures compensatoires seront mises en œuvre sur les communes de Loon-Plage et Gravelines.

Monsieur le Maire demande aux membres du conseil municipal de bien vouloir se prononcer sur ce projet.

Cette motion est un avis favorable à ce projet, mais avec une liste de remarques de la part de Monsieur le Maire et son conseil municipal à prendre en compte impérativement.

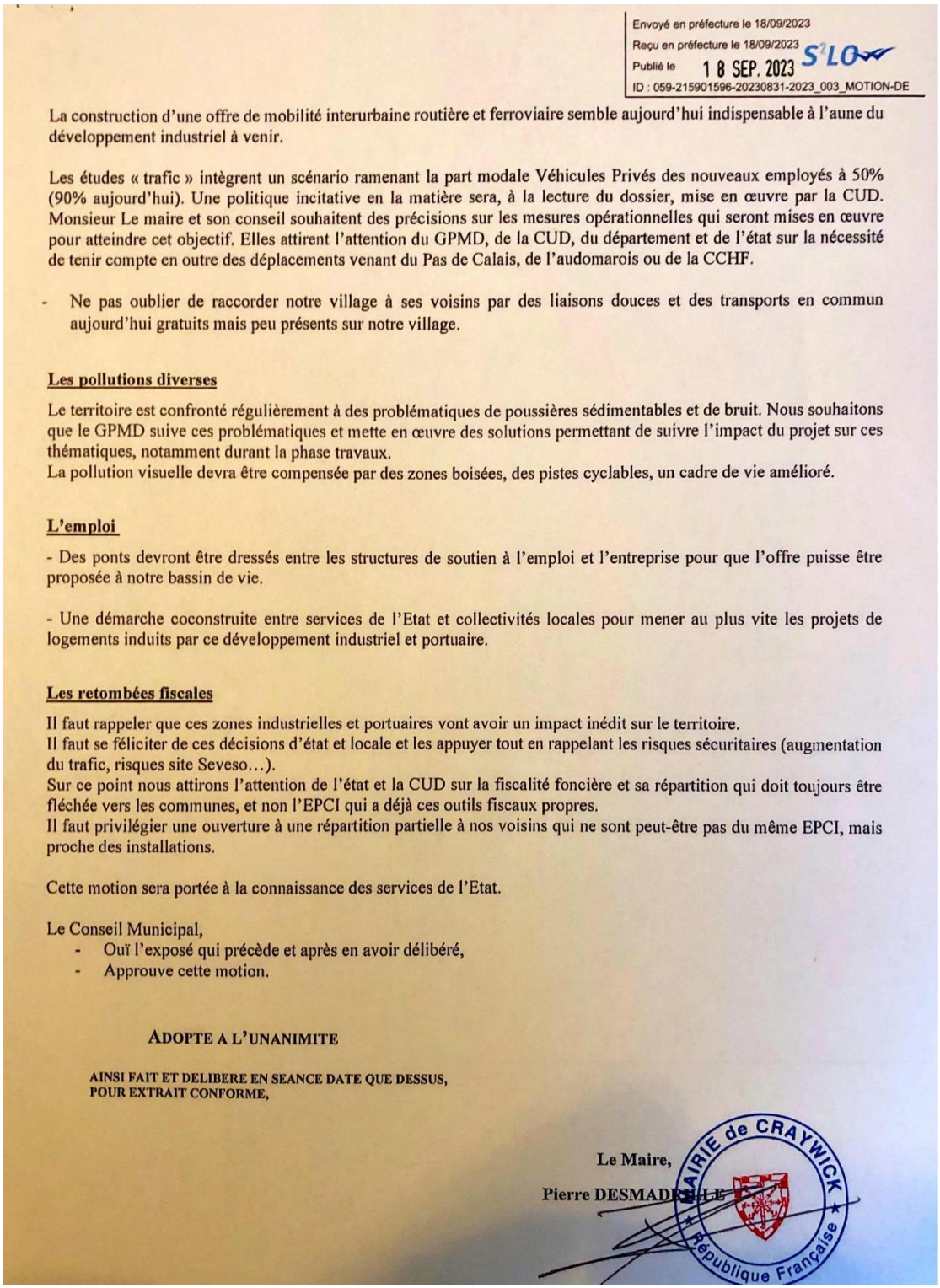
Nous sommes bien sûr fier d'accueillir ces projets mais il faut prendre en compte les avis des populations qui vivent sur place, les intégrer et préserver ou améliorer leur cadre de vie en écoutant notre expérience du territoire.

Voici les remarques sur plusieurs sujets :

Le réseau routier

Une attention particulière devra être portée quant à l'impact de ce projet sur le réseau viaire, notamment sur :

- la N316, la A16 (E40), sortie 53 A16. Nous avons de vraies craintes d'engorgement des réseaux routiers à ces endroits, bloquant leur sortie en cas de trafic intense, l'accès à la zone Eurofret ou encore à Loon-Plage.



Envoyé en préfecture le 18/09/2023
Reçu en préfecture le 18/09/2023
Publié le 18 SEP. 2023
ID : 059-215901596-20230831-2023_003_MOTION-DE

La construction d'une offre de mobilité interurbaine routière et ferroviaire semble aujourd'hui indispensable à l'aune du développement industriel à venir.

Les études « trafic » intègrent un scénario ramenant la part modale Véhicules Privés des nouveaux employés à 50% (90% aujourd'hui). Une politique incitative en la matière sera, à la lecture du dossier, mise en œuvre par la CUD. Monsieur Le maire et son conseil souhaitent des précisions sur les mesures opérationnelles qui seront mises en œuvre pour atteindre cet objectif. Elles attirent l'attention du GPMD, de la CUD, du département et de l'état sur la nécessité de tenir compte en outre des déplacements venant du Pas de Calais, de l'audomarois ou de la CCHF.

- Ne pas oublier de raccorder notre village à ses voisins par des liaisons douces et des transports en commun aujourd'hui gratuits mais peu présents sur notre village.

Les pollutions diverses

Le territoire est confronté régulièrement à des problématiques de poussières sédimentables et de bruit. Nous souhaitons que le GPMD suive ces problématiques et mette en œuvre des solutions permettant de suivre l'impact du projet sur ces thématiques, notamment durant la phase travaux.
La pollution visuelle devra être compensée par des zones boisées, des pistes cyclables, un cadre de vie amélioré.

L'emploi

- Des ponts devront être dressés entre les structures de soutien à l'emploi et l'entreprise pour que l'offre puisse être proposée à notre bassin de vie.

- Une démarche coconstruite entre services de l'Etat et collectivités locales pour mener au plus vite les projets de logements induits par ce développement industriel et portuaire.

Les retombées fiscales

Il faut rappeler que ces zones industrielles et portuaires vont avoir un impact inédit sur le territoire.
Il faut se féliciter de ces décisions d'état et locale et les appuyer tout en rappelant les risques sécuritaires (augmentation du trafic, risques site Seveso…).
Sur ce point nous attirons l'attention de l'état et la CUD sur la fiscalité foncière et sa répartition qui doit toujours être fléchée vers les communes, et non l'EPCI qui a déjà ces outils fiscaux propres.
Il faut privilégier une ouverture à une répartition partielle à nos voisins qui ne sont peut-être pas du même EPCI, mais proche des installations.

Cette motion sera portée à la connaissance des services de l'Etat.

Le Conseil Municipal,
- Ouï l'exposé qui précède et après en avoir délibéré,
- Approuve cette motion.

ADOPTE A L'UNANIMITE

AINSI FAIT ET DELIBERE EN SEANCE DATE QUE DESSUS,
POUR EXTRAIT CONFORME,

Le Maire,
Pierre DESMADRILLE

MAIRIE de CRAYWICK
République Française

Réponse du pétitionnaire :

Concernant le réseau routier

Concernant les mobilités, les déplacements domicile travail et le fret ont été étudiés.

Ainsi pour les déplacements domiciles-travail, la CUD intègre une véritable stratégie d'accompagnement des développements économiques sur son territoire par la mise en œuvre de mesures fortes en faveur de la réduction de la part modale des véhicules particuliers. L'objectif est en effet d'atteindre 50% de véhicules particuliers pour les

trajets domicile-travail. Cette ambition a été modélisée et il a été mis en évidence que les conditions de circulation resteront fluides sur le territoire sur la plupart des axes grâce à cette stratégie.

Concrètement, à l'échelle du projet, la déclinaison de cette politique s'articulera autour de la mise en œuvre d'aménagements, de services et incitations qui seront déclinés en lien avec les futurs clients qui occuperont les terrains de la ZGI 2 et de façon plus globale avec les clients de la ZIP. Plusieurs axes seront ainsi déployés, à savoir :

- L'amélioration de l'offre de service en matière de modes doux pour l'accès aux sites industriels. Les projets CAP 2020 et ZGI 2 y contribuent en prévoyant la réalisation de près de 9 km de voies vertes en site propre qui permettront aux salariés d'utiliser la marche ou le vélo dans des conditions optimales pour l'accès à leurs entreprises. Cette ambition de renforcement du maillage mode doux sur le territoire portuaire s'accompagne d'une démarche plus globale menée de front par le port avec la Communauté Urbaine de Dunkerque afin de connecter les centres urbains comme Craywick à ce réseau. L'objectif à terme est bien de proposer pour les résidents des communes voisines de la ZIP des itinéraires cyclables ou piéton sécurisés depuis la commune jusqu'à l'entrée des sites industriels.
- La limitation des surfaces de parking pour les entreprises de la ZGI 2. Pour inciter les salariés à utiliser les modes alternatifs, le territoire travaillera avec les entreprises de la zone à minimiser au maximum les espaces de stationnement. Une des solutions pourrait par exemple consister en la priorisation de places uniquement au personnel qui covoiture ;
- Le développement d'une offre de service transport en commun sur le port ouest. La CUD propose déjà aux entreprises un service de transport à la demande gratuit. Le dispositif consiste en la mise en place d'une navette depuis une zone donnée du territoire vers les sites industriels qui en font la demande aux horaires choisis. Dans un futur proche, la CUD envisage le déploiement de lignes de bus depuis des « points nœuds » répartis sur le territoire communautaire et au-delà. Ces « points nœuds » seront constitués de parking P+R, de commerces et d'habitations et auront vocation à centraliser les flux pour ensuite acheminer les usagers vers les entreprises du territoire en transports en commun. La mise en œuvre de ces nouveaux services appelle la réalisation de pôles d'échanges sur le territoire portuaire afin de gérer les derniers mètres depuis l'arrêt de bus vers les entrées des entreprises. Pour ce faire et selon la solution retenue par la CUD, la zone d'activité ZGI 2 sera équipée d'arrêts de bus qui pourront être complétés de structures telles que des vélos en libre services ou encore des navettes vers les sites industriels ;
- Afin d'accompagner la mise en œuvre de ces solutions, la CUD accompagnera les industriels dans la mise en œuvre de leurs plans de mobilité entreprise de façon à inciter leurs salariés à s'inscrire dans l'ambition du territoire en matière de report modal des salariés. La mise en œuvre de ces mesures est en marche, la CUD, au travers du groupe de travail mobilité qui s'est réuni pour la 3ème fois en juin 2023, a d'ores et déjà initié la démarche qui s'accélère pour que dès début 2025 ces solutions soient opérationnelles.

Concernant le report modal du fret du territoire portuaire, cette question est au cœur de la Stratégie Nationale Portuaire (SNP). La stratégie multimodale du GPMD en lien avec le développement du trafic de conteneurs depuis les 10 dernières années d'une part, et en lien avec le projet CAP 2020 d'autre part, s'articule autour d'un équilibre entre le trafic de l'hinterland, le trafic déconsolidé (traitement logistique local des marchandises) et le trafic en transbordement.

La massification des flux depuis et vers l'Hinterland s'organise autour d'une double démarche.

D'une part, le port de Dunkerque va continuer à consolider son Hinterland direct grâce au développement de nouveaux services fluviaux. Cette démarche sera amplifiée avec la mise en service du canal SNE à l'horizon 2030. La mise en service de navettes fluviales régulières avec la future plateforme multimodale de Marquion, adossée à une nouvelle zone logistique de plus de 1 million de m² de capacité d'entreposage sera un moteur de développement déterminant.

D'autre part, Dunkerque va s'appuyer sur l'artère ferroviaire nord-est pour élargir son hinterland en direction de la région Grand Est, dont les flux sont aujourd'hui majoritairement orientés vers les ports du Benelux, ainsi que l'Allemagne et les pays de l'Est dans une seconde phase. Cette artère possède d'importantes capacités de sillons

résiduelles permettant le développement de nouveaux services ferroviaires pendulaires, d'autant plus essentiels au fonctionnement des ports intérieurs du Grand Est que le réchauffement climatique va engendrer des difficultés grandissantes de navigation sur les réseaux fluviaux rhénans et mosellans.

Afin d'accompagner le développement du transport combiné de conteneurs maritimes, le GPMD a réalisé le doublement du centre de transbordement de conteneurs du port de Dunkerque (Dry Port) pour un montant de 10,7M€, financé dans le cadre de France Relance. Ce terminal permet de traiter simultanément 4 trains longs de 850m.

De la même manière, le développement du trafic lié à la consolidation et la déconsolidation de conteneurs, d'origine ou de destination transocéanique, passant par les entrepôts logistiques contribue à une diminution du trafic routier européen de l'ordre de 25%. En effet, pour des questions de charge utile, mais surtout pour des raisons de plans de palettisation, les normes européennes sont plus favorables que les normes anglo-saxonnes. Le conteneur maritime de 40 pieds offre un volume de chargement de 24 palettes de norme européenne, contre une remorque classique circulant en Europe qui en offre, elle, 33.

Afin d'accompagner le report modal du trafic poids lourds, le GPMD a lancé un AMI pour trouver un opérateur pour gérer un terminal de ferroutage qui sera situé à proximité immédiate de l'activité conteneurs actuelle et future, ainsi que des terminaux rouliers reliant Dunkerque au Royaume-Uni et à l'Irlande.

En l'état actuel des études, le terminal de ferroutage pourra absorber jusqu'à 6 trains par jour soit une capacité totale de 500 unités par jour.

Le développement du ferroutage permet de contenir l'augmentation du trafic routier lié au trafic de déconsolidation voire même à la logistique maritime ou terrestre amont ou aval liée au développement industriel.

Les dernières implantations industrielles intègrent en effet des ITE (Installation Terminal Embranchée) dans leur plan de construction.

S'agissant du développement de ZGI 2, la typologie d'activité orientée vers la filière batteries devrait limiter l'évolution de trafic poids lourds. En effet, à l'instar d'ACC ou ENVISION, le préacheminement de matières premières pourra être assuré par voie maritime jusqu'au terminal conteneurs situé à 3 km. S'agissant des expéditions, le GPMD mettra à disposition du futur client un embranchement fer afin de livrer directement les clients de la Gigafactory par train limitant ainsi le volume de poids lourds sur les routes.

De façon plus globale, le GPMD bénéficie des infrastructures favorables à un report modal ce qui se traduit en chiffres : il est aujourd'hui la première place ferroviaire de France avec près de 10 MT traitées chaque année et le premier port fluvial des Hauts-de-France avec près de 3 MT traitées chaque année. Le projet CAP 2020, les développements industriels et logistiques annoncés et le CNSE vont venir renforcer les flux multimodaux grâce à de nouvelles infrastructures mais également de nouvelles opportunités de massification.

L'ensemble des actions en matière de report modal est mis en œuvre dans le cadre d'une véritable coordination territoriale impulsée par le groupement Norlink Ports dont la vocation est de fédérer les ports, plateformes et acteurs de la chaîne de transport (VNF, FRET SNCF…) autour de solutions massifiées et multimodales.

Concernant la pollution

La lutte contre l'envol de poussières en phase de travaux est identifiée comme une mesure d'évitement au sein de l'étude d'impact. Un recouvrement des aménagements par de la terre végétale ou leur imperméabilisation est prévu, le plus tôt possible lors du chantier. L'efficacité de cette mesure d'évitement est estimée à forte.

D'autres mesures en phase travaux seront également prises avec notamment :

- Mise en œuvre de mesures d'arrosage des stockages provisoires et des dépôts de matériaux et voiries ou de bâchage, notamment pour les substances volatiles et pulvérulentes ;

- Sensibilisation préalable de tous les intervenants ;
- Interdiction de tout brûlage sur le chantier ;
- Les engins utilisés seront conformes aux normes en vigueur en termes d'émissions et contrôlés régulièrement (filtres à particules notamment) ;
- Limitation du fonctionnement des unités fixes (groupes électrogènes) et des véhicules à la durée nécessaire avec une optimisation de leur usage (chargement complet ou extinction des moteurs dès que possible par ex.) ;
- Plan de circulation permettant d'optimiser les trajets, limiter les vitesses sur certains tronçons et par exemple, éviter le soulèvement de poussières.

Avis du commissaire enquêteur :

Cette délibération du conseil municipal de Craywick fait apparaitre un avis favorable au dossier. La réponse du pétitionnaire est satisfaisante

5 Contributions du commissaire enquêteur

Contribution n°1

Quelles suites le GPMD compte-t-il donner à la demande de la Commission Locale de l'Eau d'utiliser la Boite d'Indicateurs des Milieux Humides du bassin Artois Picardie. (BIMH BAP) ?

Réponse du pétitionnaire :

Le GPMD va donner suite à la demande de la Commission Locale de l'Eau du Delta de l'Aa et utilisera la Boite d'Indicateurs des Milieux Humides du bassin Artois Picardie dans le cadre du suivi des mesures compensatoires et de l'évolution de la qualité des milieux naturels.

Avis du commissaire enquêteur :

Réponse satisfaisante

Contribution n°2

Quelles suites le GPMD compte-t-il donner à l'avis du CMPN qui conclut son avis favorable sous réserve de la mise en œuvre de cinq mesures complémentaires ?

- Optimiser le pâturage multi-spécifique extensif pour la gestion des milieux herbacés ;
- Favoriser les aménagements utiles à la faune sauvage sur le bâti industriel ;
- Lutter contre les collisions des oiseaux sur les surfaces vitrées des bâtiments industriels ;
- S'engager sur la délimitation d'îlots forestiers laissés en libre évolution ;
- Accentuer la place des insectes dans les stratégies de gestion et de suivis écologiques.

Réponse du pétitionnaire :

Le GPMD a bien pris en compte les mesures complémentaires par le CNPN.

Les mesures d'optimisation du pâturage multi-spécifique extensif pour la gestion des milieux herbacés, de délimitation d'îlots forestiers laissés en libre évolution et d'accentuation de la place des insectes dans les stratégies de gestion et de suivis écologiques seront mise en œuvre par le GPMD.

Quant aux mesures liées aux bâtiments industriels, le GPMD s'engage à faire part à l'industriel qui s'implantera sur le site afin qu'elles puissent être intégrées dans son projet et dans sa demande d'autorisation environnementale.

Avis du commissaire enquêteur :

Réponse satisfaisante

Contribution n°3

A la lecture du dossier, je n'ai pas trouvé d'accord définitif du conseil départemental du nord d'autoriser le transfert dans le domaine portuaire des routes départementales impactées par le dossier ZGI2.

Réponse du pétitionnaire :

L'accord de principe avait été joint en annexe 2 au dossier d'autorisation environnementale. Un courrier de confirmation de cet accord a été transmis par le conseil départemental du Nord le 28 juillet 2023. Il est présenté ci-après.

DUNKERQUE-PORT
Direction Générale
01/01
03 AOUT 2023
COURRIER

Nord
le Département est là

Le Président

Monsieur Maurice GEORGES
Président du Grand Port Maritime de Dunkerque
Port 2505
2505 Route de l'Ecluse Trystram
BP 46534
59386 DUNKERQUE Cedex 1

Lille, le 28 JUIL. 2023

Monsieur le Président,

Au travers des précédentes correspondances entre le Grand Port Maritime de Dunkerque et le Département du Nord, Monsieur Valentin BELLEVAL, Vice-Président en charge de la Voirie et des infrastructures, a donné un accord de principe pour le transfert de certaines sections de routes départementales nécessaire à la réalisation des projets d'extension portuaire et d'implantations industrielles que vous portez. Il s'agit des RD 1, RD 17, RD 301 et RD 601.

J'ai le plaisir de confirmer cet accord.

Par courrier du 3 juillet 2023, vous indiquez également souhaiter le transfert, au profit du GPMD, de la rue de l'Helle ainsi que d'une section de la RD 217. Au regard des fonctions actuelles de la RD 217, au nord de la RD 601, je conviens qu'elle ne revêt pas d'intérêt à demeurer dans le patrimoine départemental. Elle pourra donc faire l'objet d'un transfert au même titre que les sections précédentes. Dans le même esprit de cohérence du maillage des RD qui préside à la définition des autres sections à transférer, il conviendra que le transfert de la RD 217 s'opère à partir du carrefour avec la RD 317 (rue de la gare à Loon-Plage). La rue de l'Helle, quant à elle, n'appartient pas au patrimoine routier départemental.

Dans un souci d'efficacité et de simplification des procédures, je souscris à votre proposition de réaliser l'ensemble des transferts précités au profit du GPMD, sans impliquer à ce stade la Communauté Urbaine de Dunkerque.

Dans la mesure où une grande partie des voies transférées est destinée à être effacée et leur terrain d'assiette valorisé en terrain constructible, je considère que ces transferts peuvent s'opérer à titre gracieux, sans versement d'une soulte de la part du Département au motif de l'entretien ultérieur des chaussées.

En ce qui concerne les procédures administratives et juridiques à mettre en œuvre, je suis favorable à toute solution permettant de dégager la responsabilité du Département, dans la conduite des enquêtes publiques préalables aux déclassements de routes du domaine public, dans la mesure où ces déclassements s'inscrivent dans un ensemble de projets dont le Département n'est pas à l'initiative et où d'autres déclassements seront à opérer sur des voiries publiques d'autres gestionnaires.

lenord.fr
Conseil départemental du Nord - 51, rue Gustave Delory - 59047 Lille cedex - Tél. : 03 59 73 59 59 - @lenord.fr

Au travers de nos échanges, et en particulier lors de notre rencontre du 10 juillet 2023, il a aussi été question d'un transfert à terme de la voie nouvelle RIA dans le domaine public départemental. Je vous confirme mon accord de principe, sous réserve que, d'une part, cette route réponde à toutes les prescriptions techniques pour une route départementale de 1ère catégorie et que, d'autre part, le transfert soit accompagné du versement d'une soulte au profit du Département correspondant aux charges d'entretien induites. Le montant de la soulte pourra être calculé sur la base du ratio que le Département applique d'ordinaire dans ce cas de figure, à savoir € par kilomètre de voie transférée.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de ma considération distinguée.

Christian POIRET

Réf. : 100000-2023-00493
D23-0784-E/CP - Direction de la Voirie – Arrondissement Routier de Dunkerque – voirie.dunkerque@lenord.fr – 03 59 73 41 00

lenord.fr
Conseil départemental du Nord - 51, rue Gustave Delory - 59047 Lille cedex - Tél. : 03 59 73 59 59 - @lenord.fr

Avis du commissaire enquêteur :

Réponse satisfaisante

Contribution n°4

Je n'ai pas trouvé trace de concertation préalable avec le public. Pouvez-vous me rassurer sur ce point qui me semble être incontournable.

Réponse du pétitionnaire :

Le projet a fait l'objet d'échanges avec les acteurs politiques et institutionnels concernés. Le projet a été 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 également 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 maitre d'ouvrage du 15 novembre 2021 au 15 décembre 2021. 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).

Conformément aux articles L121-18 et R121-25 du code de l'environnement, une déclaration d'intention a été publiée le 17 février 2023 sur le site internet du Grand Port Maritime de Dunkerque et sur le site de la Préfecture du Nord. Elle a également fait l'objet d'un affichage dans les mairies des communes de Bourbourg, Craywick et Saint Georges sur l'Aa. Suite à cette déclaration d'intention, le Préfet du Nord n'a pas informé le GPMD d'une demande de concertation préalable en application du droit d'initiative prévu aux articles L.121-19 et R.121-26 du code de l'environnement.

Avis du commissaire enquêteur :

Cette réponse du pétitionnaire confirme que les différents cadres réglementaires ont été respectés, certes. Pour autant je crains que le grand public n'ait pas été suffisamment informé. Une présentation au conseil de surveillance du GPMD riche de tous ses représentants est-elle un bon outil d'information du public ?

Contribution n°5

Le PLUiHD de la communauté urbaine de Dunkerque récemment approuvé ne semblait pas prendre en compte les implantations de la ZGI et ZGI2. Le Grand Port Maritime de Dunkerque et la CUD ont-ils envisager ensemble des solutions pérennes en matière de logement (en cours de travaux et en exploitation) ?

De même les problèmes de déplacement, de circulation, de trafic routier ont-ils été abordés avec la CUD, voire également avec le conseil départemental ?

Réponse du pétitionnaire :

Le PLUi-HD est de la compétence de la Communauté Urbaine de Dunkerque ; le volet « habitat » du PLUi-HD de la Communauté Urbaine de Dunkerque tient lieu de Programme Local de l'Habitat. Elaboré pour une période de six ans, c'est un document stratégique qui définit une politique locale de l'habitat coordonnée avec la planification urbaine et les politiques foncières. Il fixe en particulier les objectifs de construction neuve et de réhabilitation du parc existant au service d'un développement équilibré du territoire. De plus, il prévoit des actions spécifiques afin d'assurer le logement et l'hébergement de l'ensemble des ménages de l'agglomération.

Le GPMD dialogue régulièrement avec la CUD pour l'informer des projets à venir sur le territoire du GPMD et donc de la CUD ; les emplois prévisionnels liés à ces projets tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation sont ainsi communiqués à la CUD qui a en charge la compétence habitat.

Sur le sujet des trafics routiers, le GPMD a engagé une véritable concertation avec le territoire associé dans le cadre d'un groupe de travail nommé GT route.

Ce GT route est animé par le GPMD et répond à un des engagements post débat public 2017 de CAP 2020. Il est constitué de toutes les parties prenantes publiques : Etat (DIR, DREAL, DDTM), collectivités territoriales (Région Hauts-de-France, Département du Nord, Communauté Urbaine de Dunkerque, mairies) et GPMD*.

L'ambition est multiple et s'appuie sur un principe de co-construction au regard des enjeux territoriaux associés à la thématique routière, il s'agit de :

- Diagnostiquer l'état initial du réseau routier et des trafics qu'il supporte par l'intermédiaire de comptages et de collecte de données ;
- Définir et modéliser des scénarii d'évolution du trafic routier à divers horizons ;
- Mettre en œuvre des solutions (infrastructurelles, organisationnels, numériques) afin de maîtriser l'évolution des flux et garantir des conditions de circulations favorables.

Le périmètre du GT est centré sur la communauté urbaine de Dunkerque mais prend en compte les interfaces avec les territoires voisins. Il est prévu que cette collaboration se pérennise afin de suivre l'évolution du trafic et la bonne mise en œuvre des solutions.

Avis du commissaire enquêteur :

Mon observation portait effectivement sur deux thèmes : habitat et déplacement.

Le pétitionnaire a raison, l'habitat est de la compétence de Communauté Urbaine de Dunkerque, au travers de son PLUiHD dans son volet « habitat », néanmoins ce sujet doit être une préoccupation importante du GPMD et de ses partenaires.

Le groupe de travail, GT route animé par le GPMD est une bonne chose. Espérons que ses travaux ne restent pas dans les tiroirs et qu'ils permettent de répondre aux attentes de la population.

Procès-verbal établi en 2 exemplaires de 30 pages

Un exemplaire remis et commenté au Grand Port Maritime de Dunkerque le mardi 26 septembre 2023.

Pour le maître d'ouvrage :	Le commissaire enquêteur :
Monsieur Thierry Fournier	Yves Reumaux
VISA : DUNKERQUE PORT. Département Développement, Prospective et Environnement Port 2505 - 2505 route de l'écluse Trystram B.P 46534 59386 DUNKERQUE CEDEX 1 Tél : 03.28.28.76.50	REUMAUX Yves commissaire enquêteur VISA :

4.2 Annexe 2 : Délibérations des communes de Craywick et Gravelines

Craywick :

DEPARTEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

COMMUNE DE CRAYWICK

Envoyé en préfecture le 18/09/2023
Reçu en préfecture le 18/09/2023
Publié le 18 SEP. 2023
ID : 059-215901598-20230831-2023_003_MOTION-DE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Date de convocation
23 août 2023

Date d'affichage
23 août 2023

Nombre de membres
En exercice : 15
Présents : 12
Votants 13

Quorum : 8

Résultat du vote
Pour : 13
Contre : 0
Abstention : 0

L'an deux mil vingt-trois, le trente et un août à dix-neuf heures, le Conseil Municipal de la Commune de CRAYWICK s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Pierre DESMADRILLE, Maire.

Etaient Présents :
M. Pierre DESMADRILLE, Maire
Mesdames et Messieurs VANDEWEGHE, PAUWELS, DEMAN, MAERTEN, MICHEL, DECLERCK ALLART, DENEUX, LEPIOUFF, BAUVOIS, BUSSIUS, MIELOT

Absents ayant donné pouvoir :
M. Joffrey BAILLEUL a donné pouvoir de voter en son nom à M. Pierre DESMADRILLE

Absents excusés :
MM. DELVAR, RENARD

SECRETAIRE DE SEANCE : Monsieur Jacques LEPIOUFF

OBJET : Motion portant sur le projet de Zone Grande Industrie 2 (ZGI 2) | **Motion n°2023/003**

Monsieur le Maire expose au Conseil Municipal :

Le projet Zone Grande Industrie 2 (ZGI 2), porté par le grand port maritime de Dunkerque est situé sur la zone industrialo-portuaire du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), à cheval sur les communes de Bourbourg, Craywick et Saint-Georges-sur-l'Aa.

Le projet ZGI 2 s'inscrit dans le cadre du développement du véhicule électrique et consiste en l'aménagement d'une plate-forme destinée à accueillir des industries de la filière « batteries » amont/aval, la zone ZGI existante arrivant aujourd'hui à saturation.

A noter qu'une partie des mesures compensatoires seront mises en œuvre sur les communes de Loon-Plage et Gravelines.

Monsieur le Maire demande aux membres du conseil municipal de bien vouloir se prononcer sur ce projet.

Cette motion est un avis favorable à ce projet, mais avec une liste de remarques de la part de Monsieur le Maire et son conseil municipal à prendre en compte impérativement.

Nous sommes bien sûr fier d'accueillir ces projets mais il faut prendre en compte les avis des populations qui vivent sur place, les intégrer et préserver ou améliorer leur cadre de vie en écoutant notre expérience du territoire.

Voici les remarques sur plusieurs sujets :

Le réseau routier

Une attention particulière devra être portée quant à l'impact de ce projet sur le réseau viaire, notamment sur :

- la N316, la A16 (E40), sortie 53 A16. Nous avons de vraies craintes d'engorgement des réseaux routiers à ces endroits, bloquant leur sortie en cas de trafic intense, l'accès à la zone Eurofret ou encore à Loon-Plage.
- la départementale D300 notamment qui sera saturée, quelles sont les mesures prévues ?
- les D17 et D217 qui ne doivent pas devenir des réseaux de délestage des autres réseaux

Registre d'enquête publique - Page 4 - 18

Envoyé en préfecture le 18/09/2023
Reçu en préfecture le 18/09/2023
Publié le 18 SEP. 2023
ID : 059-215901596-20230831-2023_003_MOTION-DE

La construction d'une offre de mobilité interurbaine routière et ferroviaire semble aujourd'hui indispensable à l'aune du développement industriel à venir.

Les études « trafic » intègrent un scénario ramenant la part modale Véhicules Privés des nouveaux employés à 50% (90% aujourd'hui). Une politique incitative en la matière sera, à la lecture du dossier, mise en œuvre par la CUD. Monsieur Le maire et son conseil souhaitent des précisions sur les mesures opérationnelles qui seront mises en œuvre pour atteindre cet objectif. Elles attirent l'attention du GPMD, de la CUD, du département et de l'état sur la nécessité de tenir compte en outre des déplacements venant du Pas de Calais, de l'audomarois ou de la CCHF.

- Ne pas oublier de raccorder notre village à ses voisins par des liaisons douces et des transports en commun aujourd'hui gratuits mais peu présents sur notre village.

Les pollutions diverses

Le territoire est confronté régulièrement à des problématiques de poussières sédimentables et de bruit. Nous souhaitons que le GPMD suive ces problématiques et mette en œuvre des solutions permettant de suivre l'impact du projet sur ces thématiques, notamment durant la phase travaux.
La pollution visuelle devra être compensée par des zones boisées, des pistes cyclables, un cadre de vie amélioré.

L'emploi

- Des ponts devront être dressés entre les structures de soutien à l'emploi et l'entreprise pour que l'offre puisse être proposée à notre bassin de vie.

- Une démarche coconstruite entre services de l'Etat et collectivités locales pour mener au plus vite les projets de logements induits par ce développement industriel et portuaire.

Les retombées fiscales

Il faut rappeler que ces zones industrielles et portuaires vont avoir un impact inédit sur le territoire.
Il faut se féliciter de ces décisions d'état et locale et les appuyer tout en rappelant les risques sécuritaires (augmentation du trafic, risques site Seveso…).
Sur ce point nous attirons l'attention de l'état et la CUD sur la fiscalité foncière et sa répartition qui doit toujours être fléchée vers les communes, et non l'EPCI qui a déjà ces outils fiscaux propres.
Il faut privilégier une ouverture à une répartition partielle à nos voisins qui ne sont peut-être pas du même EPCI, mais proche des installations.

Cette motion sera portée à la connaissance des services de l'Etat.

Le Conseil Municipal,
- Ouï l'exposé qui précède et après en avoir délibéré,
- Approuve cette motion.

ADOPTE A L'UNANIMITE

AINSI FAIT ET DELIBERE EN SEANCE DATE QUE DESSUS.
POUR EXTRAIT CONFORME,

Le Maire,
Pierre DESMAD[illegible]

MAIRIE de CRAYWICK
République Française

Gravelines :

ENQUETE PUBLIQUE
GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE
PROJET ZONE GRANDES INDUSTRIES 2
AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL

Monsieur Laurent NOTEBAERT, expose au Conseil :

Vu l'arrêté d'enquête publique pris par le Préfet de la région Nord – Pas de Calais-Picardie en date du 31 juillet 2023,

Vu la demande d'autorisation environnementale présentée par le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD),

Dans le cadre de l'enquête publique qui se déroule du 21 août au 22 septembre 2023 inclus, il est demandé au Conseil Municipal de formuler un avis sur ce projet.

Le GPMD dispose d'une réserve foncière d'intérêt pour les clients industriels désireux de développer une activité sur le territoire dans les années futures.

Afin de dynamiser l'arrivée de nouvelles entreprises au sein de la place portuaire, le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) a engagé des travaux de grande ampleur au Port Ouest en aménageant une plateforme industrielle (ZGI). Ce terrain labélisé « Choose France » au regard de son caractère clé en main et sa disponibilité immédiate a suscité un véritable intérêt de la part des clients industriels.

Dans ce contexte, le GPMD ambitionne l'aménagement d'une nouvelle plateforme industrielle sur son territoire. Dénommé Zone Grandes Industries 2 (ZGI 2), ce projet d'aménagement a pour objectif d'offrir, sur une emprise globale de près de 186 ha, les conditions requises pour la consolidation de filière batterie et du cluster batterie local (services, maintenance, production, recyclage, ...)

Commune de Gravelines
Délibération du Conseil Municipal

8.8 Environnement

P28

République Française
Département du Nord
Ville de GRAVELINES

EXTRAIT
du Registre des Délibérations du Conseil Municipal
de la ville de GRAVELINES
Arrondissement de Dunkerque
Département du Nord

Conseil Municipal convoqué le : 13 Septembre 2023

Nombre de Conseillers Municipaux en exercice : 33

SEANCE DU MARDI 19 SEPTEMBRE 2023 – 18h00

Président : Monsieur Bertrand RINGOT Maire

Secrétaire : Madame Christelle DENEUVILLE Conseillère Municipale

Etaient présents :

Monsieur Bertrand RINGOT, Maire.

Monsieur Alain MERLEN, Madame Michèle KERCKHOF-LEFRANC, Monsieur Daniel WILMOT, Madame Marylène BEAUSSART, Monsieur Christian DEVOS, Madame Marie-Madeleine DUBOIS, Monsieur Alain BOONEFAES, Madame Laurie VERSTRAET, Adjoints au Maire.

Monsieur Julien VEYER, Monsieur Claude WADOUX, Monsieur Jean-Pierre HERBEZ, Madame Claudine BARBIER, Madame Josée BLEUEZ, Monsieur Bruno MARSYLLE, Madame Valérie GENEVET à partir de 18h03, Madame Lise BLANCKAERT à partir de 18h55, Madame Christelle DENEUVILLE, Monsieur Laurent NOTEBAERT, Madame Nathalie RIOT, Madame Karine VANDERSTRAETEN, Madame Annabelle SALA, Madame Aurore DEVOS, Monsieur Cédric LIAGRE, Monsieur Julien GERAERT, Monsieur Modou FALL, Madame Léanna VANDEWALLE, Conseillers Municipaux.

Absents Excusés :

Monsieur Raoul DEFRUIT, Adjoint au Maire, donne pouvoir à Mme DEVOS,
Monsieur Michel CANOEN, Conseiller Municipal, donne pouvoir à Mr BOONEFAES,
Madame Emmanuelle PERY, Conseillère Municipale, donne pouvoir à Mr MERLEN,
Madame Lise BLANCKAERT, Conseillère Municipale, donne pouvoir à Mme KERCKHOF-LEFRANC jusqu'à 18h55,
Madame Maria ALVAREZ, Conseillère Municipale,
Madame Christelle HENON, Conseillère Municipale,
Madame Angélique FAVRESSE, Conseillère Municipale.

Démissionnaires :
Monsieur Sébastien HANNEDOUCHE, Conseiller Municipal.
Monsieur Etienne DE LA MENSBRUGE, Conseiller Municipal.

Accusé de réception en préfecture
059-215902735-20230919-CM202309--F28-DE
Date de télétransmission : 22/09/2023
Date de réception préfecture : 22/09/2023

Commune de Gravelines
Délibération du Conseil Municipal

8.8 Environnement

F28

Les Commissions extra-municipales « Cadre de vie, Environnement et Risques Majeurs » et « Développement économique, zones d'activités, commerce, artisanat, auto-entrepreneuriat, tourisme, grands évènements commerciaux, foires et marchés » ont émis les remarques suivantes :

- Une attention devra être portée quant à l'impact de ce projet sur le réseau routier, notamment sur le sud RD11 et l'A16. La construction d'une offre de mobilité interurbaine routière et ferroviaire semble aujourd'hui indispensable à l'aune du développement industriel à venir.
- Les études trafic intègrent un scénario ramenant la part modale VP des nouveaux employés à 50% (90% aujourd'hui). Une politique incitative en la matière sera, à la lecture du dossier, mis en œuvre par la CUD. Les commissions souhaitent des précisions sur les mesures opérationnelles qui seront mises en œuvre pour atteindre cet objectif. Elles attirent l'attention du GPMD et de la CUD sur la nécessité de tenir compte en outre des déplacements venant du Pas de Calais.
- Des passerelles devront être dressées entre les structures de soutien à l'emploi (Mission Locale des Rives de l'Aa et de la Colme et les municipalités) et les entreprises afin que l'offre d'emploi puisse être proposée à notre bassin de vie y compris pour les métiers de dockers.
- Une démarche devra être co-construite entre les services de l'Etat et les collectivités locales afin de mener au plus vite les projets de logements induits par ce développement industriel.
- Un plan de boisement doit rapidement être mis en œuvre afin de réaliser une coupure verte significative entre l'espace portuaire et les communes mitoyennes.

Il est proposé au Conseil Municipal d'émettre un avis favorable assorti des remarques exprimées par les commissions

Le Conseil Municipal,

- Ouï l'exposé qui précède et après en avoir délibéré ;
- Approuve cette proposition ;
- Émet un avis favorable assorti des remarques exprimées par les commissions.

FAIT ET DELIBERE A GRAVELINES, LE 19 SEPTEMBRE 2023
POUR EXTRAIT CONFORME,

La Secrétaire de Séance, **Le MAIRE,**

Christelle DENEUVILLE **Bertrand RINGOT**

Reçu en Sous-Préfecture le 22 SEP. 2023

Mis en ligne sur le site de la Ville le 22 SEP. 2023