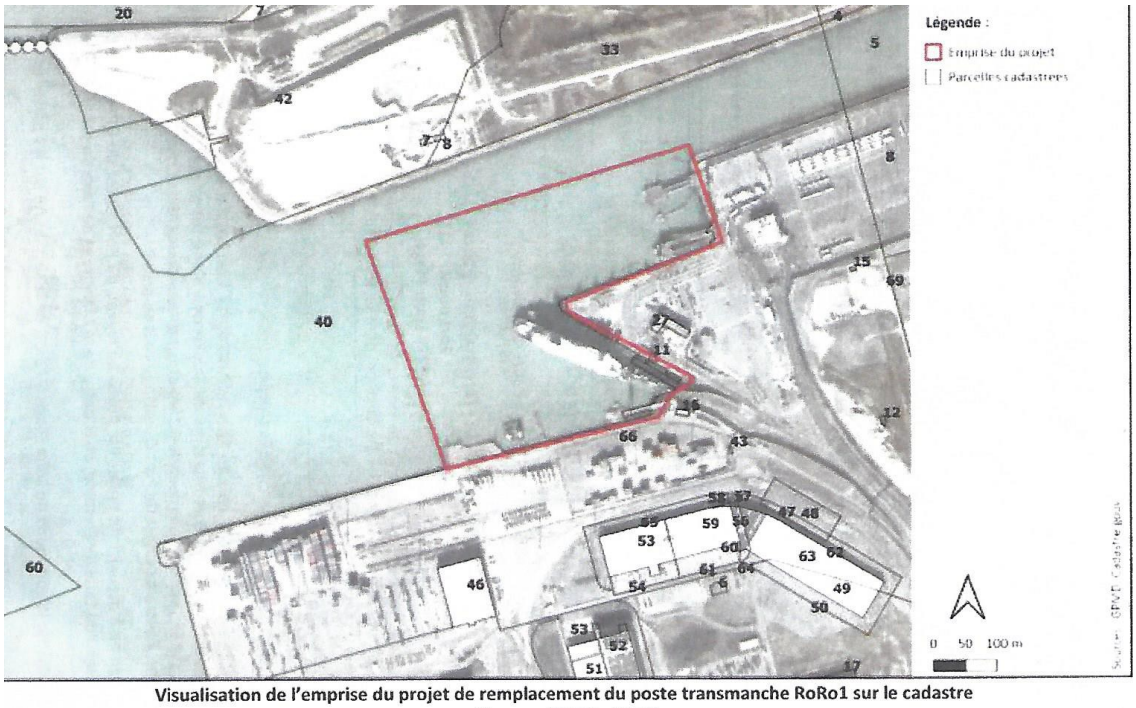
Préfecture du Nord

Enquête publique

Projet de remplacement du poste transmanche RoRo1 du Port Ouest de Dunkerque Commune de Loon-Plage



Visualisation de l'emprise du projet de remplacement du poste transmanche RoRo1 sur le cadastre
(Source : SEGED, 2019)

Demande d'autorisation environnementale IOTA
Enquête publique menée du 22 février au 23 mars 2021 inclus
Conduite par décision du Tribunal Administratif de Lille
N° E20000089/59

Rapport du commissaire enquêteur

Siège de l'enquête : *Mairie de Loon-Plage*

Commissaire enquêteur
Michel DUVET

SOMMAIRE

I-PRESENTATION DU DOSSIER page 9

I-1 Objet de l'enquête page 9

I-2 Cadre juridique page 9

I-2-1 L'autorisation environnementale page 9
I-2-2 La loi sur l'eau page 9
I-2-3 L'évaluation environnementale page 10
I-2-4 L'évaluation des incidences Natura 2000 page 12
I-2-5 La déclaration d'intention page 13
I-2-6 L'enquête publique page 13

I-3 Le projet – caractéristiques page 14

I-3-1 Le contexte local page 14
I-3-2 Le demandeur du projet page 14
I-3-3 Les travaux et ouvrages projetés page 15
I-3-3-1 Les ouvrages existants dans le périmètre du projet page 15
I-3-3-2 Les travaux prévus page 16
I-3-3-3 Remise en état du site page 17

I-4 Incidences sur l'environnement – l'impact du remplacement de la passerelle page 17

I-4-1 Le milieu physique page 17
I-4-1-1 Le climat page 17
I-4-1-2 Géologie et hydrogéologie page 18
I-4-1-3 La topographie page 18
I-4-1-4 L'océanologie page 18
I-4-1-5 Les sols page 18
I-4-1-6 Milieu aquatique et la qualité de l'eau page 18
I-4-1-7 Les risques naturels page 19

I-4-2 Le milieu naturel page 19
I-4-2-1 Le sol page 19
I-4-2-2 Périmètre de protection et d'inventaires page 19
I-4-2-3 Les habitats page 20
I-4-2-4 La flore page 20
I-4-2-5 La faune page 20

I-4-3 Le milieu humain page 20
I-4-3-1 L'urbanisation page 20
I-4-3-2 Le contexte socio-économique page 20
I-4-3-3 Les risques technologiques page 21
I-4-3-4 Réseaux de transport page 21
I-4-3-5 Ambiance sonore et vibrations page 21
I-4-3-6 L'air et les émissions olfactives page 21
I-4-3-7 La lumière page 22
I-4-3-8 L'énergie et la gestion des déchets page 22

I-4-4 Paysage et patrimoine page 22

I-5 Compatibilité du projet avec les plans, programmes et projets page 22

I-5-1 Directive cadre sur l'eau DCE page 22
I-5-2 Documents stratégique de la façade manche Est – Mer du Nord page 23
I-5-3 Le SDAGE Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux page 23
I-5-4 Le SAGE Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Delta de l'Aa page 23
I-5-5 La loi Littoral page 24
I-5-6 Opération d'Intérêt National « OIN » page 24
I-5-7 Le Schéma de Cohérence Territoriale SCOT page 24
I-5-8 Le Plan Local d'Urbanisme de la Communauté de Dunkerque page 25
I-5-9 Servitudes page 25
I-5-10 Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable page 25

I-6 Mesures de réduction et de compensation page 25

II-ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE page 27

II-1 Désignation du commissaire enquêteur page 27

II-2 Arrêté de mise à l'enquête page 27

II-3 Pièces constituant le dossier page 27

II-4 Réunions et visites avec le porteur du projet page 28

II-5 Publicité de l'enquête page 30

II-5-1 Publicité légale page 30

II-5-2 L'affichage page 30
II-5-3 Autres publicités page 30

II-6 Prolongation de l'enquête page 30

II-7 Modalité de l'enquête page 30

II-8 Clôture de l'enquête page 31

III-CONTRIBUTIONS PUBLIQUES page 31

III-1 La relation comptable des observations page 31

III-2 Analyse qualitative des observations page 32

III-2-1 Le public et les associations page 32

III-2-2 L'autorité environnementale et la commission locale de l'eau page 35

IV- CLOTURE DU RAPPORT DE L'ENQUETE PUBLIQUE page 36

Glossaire

Anthropisé(e) : milieu ou espace modifié par la présence de l'homme.

Avifaune : faune composée des oiseaux.

Bathymétrie : science de la mesure des profondeurs et du relief du sol de la mer.

Benthique : adjectif dérivé de benthos, il indique en parlant de peuplement benthique les espèces végétales et animales vivant au fond des mers ou des eaux douces, quelle qu'en soit la profondeur. Un milieu benthique désigne les parties d'un écosystème aquatique constituées par la couche d'eau immédiatement en contact avec le substrat.

Benthos : ensemble des organismes présents sur ou dans le fond des eaux.

Biocénose : ensemble des êtres vivants coexistants dans un espace défini, ainsi que leur organisation.

Biodiversité : désigne au sens stricto sensu la variété des espèces vivantes qui peuplent la biosphère ou toute autre entité écologique d'étendue plus restreinte.

Biotope : milieu défini par des caractéristiques physiques et chimiques relativement uniformes. Ce milieu héberge une biocénose.

Biotique : relatif à un milieu permettant le développement de vie.

Cercle d'évitage : surface nécessaire à un navire pour effectuer une rotation sur lui-même.

Chenal de navigation : zone de profondeur contrôlée où transitent les navires en provenance ou à destination d'un port.

CMG (Cote marine de Gravelines) = NGF + 2,96 m

Conchyliculture : culture des coquillages.

Contaminant : substance présente dans le milieu en concentration supérieure à la normale ou en concentration détectable.

Courantologie : étude des courants.

Culée : élément massif, généralement en béton, destiné à recevoir l'extrémité d'un tablier d'un pont.

Déposivore : concerne des animaux se nourrissant à partir de matière organique particulaire déposée sur le fond.

Dragage : opération qui consiste à extraire les matériaux situés sur le fond de la mer.

Ecotoxicité : toxicité d'une substance pour le milieu vivant.

Embectage : guidage des bateaux.

Eutrophisation : processus d'enrichissement du milieu excessif d'un sédiment marin et des eaux sous-jacentes par apport excédentaire de substances nutritives.

Equivalent Vingt Pieds (EVP) : unité approximative de mesure de conteneur utilisée pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire. Un conteneur de 20 pieds vaut 1 EVP.

Géomorphologie : science qui étudie les formes de relief, les formations associées, leur évolution, les mécanismes (d'origine interne ou externe) qui les façonnent et les facteurs qui le contrôlent.

Granulométrie : étude de la distribution des tailles des éléments composant un mélange.

Halieutique : qui concerne la pêche.

Hydrodynamique : agent dont l'eau est le moyen d'action.

Hydrogéologie : science qui étudie les eaux souterraines : la distribution et de la circulation de l'eau souterraine dans le sol et les roches, en tenant compte de leurs interactions avec les conditions avec les conditions géologiques et l'eau de surface.

Hypertrophisation : milieu où les ressources trophiques dépassent largement ce qui lui est nécessaire pour remplir un certain nombre de fonctions attendues.

Ichtyofaune : faune composée de poisson.

Indice Atmo : est un indicateur journalier de la qualité de l'air, défini sur une échelle de 1 à 10 ; plus l'indice est élevé, plus la qualité de l'air est mauvaise.

Ferry : bateau ayant pour fonction principale de transporter des véhicules routiers ou ferroviaires avec leur chargement et leurs passagers dans les traversées maritimes.

Marnage : différence de hauteur d'eau mesurée entre les niveaux d'une pleine mer et d'une basse mer consécutive.

Mm 3 : million de m3.

Organique : qui provient d'êtres vivants.

Phycotoxine : toxines produites par quelques espèces de phytoplancton.

Phytoplancton : ensemble des algues microscopiques qui flottent dans les eaux. C'est le premier maillon de la chaîne alimentaire dans l'écosystème marin.

Polder : étendue artificielle de terre dont le niveau est inférieur à celui de la mer.

PPRT : Les PPRT concernent uniquement les sites dits « SEVESO seuil haut » et ont pour objet de délimiter un périmètre d'exposition aux risques, en tenant compte de la nature et de l'intensité des risques technologiques décrits dans les études de dangers et des mesures de prévention mises en œuvre.

RoRo : passerelle Roll-on Roll-off (passerelle roulière) assure la liaison entre les navires, navires rouliers ou ferrys et le quai. Elle permette l'embarquement et le débarquement de véhicules rouliers de toutes sortes (véhicules particuliers, de transports ou de marchandises).

Roulier : navire de charge dont les marchandises sont manutentionnées par roulage en utilisant des camions, des remorques, qui demeurent à bord pendant la traversée.

SEVESO : Les sites classés Seveso sont des installations industrielles dangereuses répertoriées selon le degré de risques qu'elles peuvent entraîner. La réglementation introduit deux seuils de classement selon la dangerosité des sites : « Seveso seuil bas » (risque important) et « Seveso seuil haut » (risque majeur).

Substrat : désigne la couche géologique superficielle.

Sites Natura 2000 : Le réseau européen Natura 2000, ayant pour vocation de préserver des espèces protégées et de conserver des milieux, a été mis en place en application de deux directives : la directive 79/409/CEE du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages dite « directive Oiseaux » et la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvage dite « directive Habitats ». La structuration de ce réseau comprend : - des Zones de Protection Spéciales (ZPS), visant la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe 1 de la Directive « Oiseaux » ou qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zones de relais à des oiseaux migrateurs et – des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) visant la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes 1 et 2 de la Directive « Habitats ».

Seveso : sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs.

Souille : approfondissements portuaire dragué afin d'augmenter le tirant d'eau accessible.

Surcote : élévation du niveau de l'eau ou de la houle sous l'effet de conditions météorologiques particulières.

Tablier : partie de l'ouvrage qui supporte les voies de circulation et permet le franchissement d'une brèche.

Tirant d'eau : hauteur de la partie immergée du bateau qui varie en fonction de la charge transportée.

Tonne d'Equivalent Pétrole (TEP) : quantité d'énergie contenue dans une tonne de pétrole brut.

Tonne de Port en Lourd (TPL) : poids maximum de marchandises qu'un navire peut transporter.

Turbidité : la turbidité est une caractéristique optique de l'eau, à savoir sa capacité à diffuser ou absorber la lumière incidente. Les Matières En Suspension (MES) augmentent la turbidité de l'eau.

Vases : mélange de matières organiques et de terre qui forme un dépôt au fond de l'eau dont plus de 75 % particules sont inférieures à 63 µm.

ZNIEFF ou Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique : L'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), lancé en 1982, a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation.
On distingue 2 types de ZNIEFF :
type 1 : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique
type 2 : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

ZUIP : la zone UIP correspond à la zone industrialo-portuaire destinée à accueillir des aménagements portuaires, les équipements nécessaires à l'exercice des missions du Grand Port Maritime de Dunkerque, les établissements industriels et commerciaux, ainsi que les services et bureaux qui leur sont liés.

ABREVIATIONS

BRGM	Bureau de Recherches Géologiques et Minières
CGEDD	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
CLE	Commission Locale de l'Eau
CNPC	Conseil National de la Protection de la Nature
CUD	Communauté Urbaine de Dunkerque
DCE	Directive Cadre Européenne sur l'eau
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
GES	Gaz à Effet de Serre
GPMD	Grand Port Maritime de Dunkerque
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
OIN	Opération d'Intérêt National
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PPI	Plan Particulier d'Intervention
PPRI	Plan de Prévention des Risques d'Inondation
PPRN	Plan de Prévention des risques naturels
PPRT	Plan de Prévention des risques technologiques
RoRo	Passerelle Roll-on Roll of
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SCOT	Schéma de Cohérence Territorial
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDPN	Schéma Directeur du Patrimoine Naturel
SRCAE	Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
ZAC	Zone d'Aménagement concerté
ZIP	Zone Industrialo-portuaire
ZICO	Zone d'Importance Communautaire pour les Oiseaux
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
ZPS	Zone de Protection Spéciale
ZSC	Zone Spéciale de Conservation

I-PRESENTATION DU DOSSIER

I-1 Objet de l'enquête

Le projet de remplacement du poste transmanche RoRo1 du port Ouest de Dunkerque a pour objectif de pérenniser le trafic transmanche réalisé par la société DFDS sur la ligne Dunkerque – Douvres et de maintenir l'attractivité de ce service.
Le trafic transmanche sur la ligne Dunkerque – Douvres est de trois navires à douze escales par jour. Pour assurer ce trafic, actuellement deux postes sont utilisés : la passerelle RoRo1 et la passerelle RoRo3.
La passerelle RoRo1 a été mise en service en 1987 et n'est plus adaptée au trafic transmanche actuel, les navires de nouvelle génération ne peuvent plus y accoster. Cette passerelle initialement prévue pour accueillir le navire «Nord-Pas de Calais » de 158m de long a déjà au fil des ans subi des modifications pour recevoir des navires actuels de la société DFDS, navires de 186m de long.
Maintenant, des navires de 215m de long se présentent au port. La passerelle RoRo1 a désormais atteint sa capacité maximale et n'est plus adaptée pour la réception de ce type de navire. Agé de plus de 30 ans, les conditions d'exploitation d'un tel équipement sont fortement dégradées. Le temps de chargement et de déchargement des navires est beaucoup trop long, d'importants travaux de réparation et de maintenance sont nécessaires, ce qui n'est pas réaliste.
Le projet de remplacement de la passerelle RoRo1 par une nouvelle passerelle dénommée RoRo6 constitue l'objet du dossier d'autorisation environnementale. La passerelle RoRo5 accueillant les services portuaires (lamanage, gendarmerie maritime) sera retirée.
Les services portuaires actuellement présents sur la RoRo5 seront relocalisés sur l'extension à mener des services du port Ouest.

I-2 Cadre juridique

I-2-1 L'autorisation environnementale

L'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale et les décrets d'application n°2017-81 et 2017-82 du 26 janvier 2017 relatifs à l'autorisation environnementale ont donc créé le nouveau régime de l'autorisation environnementale en codifiant la procédure au code de l'environnement dans les articles L181-1 à 31 et R181-1 à 56.
Le projet de remplacement de la passerelle RoRo1 puis la création d'un nouveau poste RoRo6 ainsi que le retrait du poste RoRo5 au niveau du terminal transmanche du port Ouest de Dunkerque et à l'extension du port de service le long du quai de Lorraine est soumis à autorisation environnementale au titre du code de l'environnement : Loi sur l'eau et les milieux aquatiques (article L181-).

I-2-2 La loi sur l'eau

L'article L214-2 du code de l'environnement soumet un certain nombre d'installations, ouvrages, travaux et activités à des procédures de déclaration ou d'autorisation. C'est l'article R214-1 du code de l'environnement qui définit la nomenclature des IOTA pouvant avoir un impact sur l'eau ou le milieu aquatique et qui font l'objet d'une déclaration ou d'une autorisation. Voici les rubriques concernées :

Rubrique de la nomenclature	Caractéristiques des travaux	Régime (autorisation, déclaration)
2.1.5.0. Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D)	Création d'un terre-plein, recouvert de béton, d'une superficie de 2 500 m² soit 0,25 ha	**Non classé**
4.1.2.0. Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu : 1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A) ; 2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros (D).	Montant prévisionnel des travaux estimé à 40 000 000 euros	**Autorisation**
4.1.3.0. Dragage et / ou rejet y afférent en milieu marin 1° Dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent (A) 2° Dont la teneur des sédiments extraits est comprise entre les niveaux de référence N1 et N2 pour l'un des éléments qui y figurent : a) Et, sur la façade métropolitaine Atlantique-Manche-mer du Nord et lorsque le rejet est situé à 1 kilomètre ou plus d'une zone conchylicole ou de cultures marines : I.-Dont le volume maximal in situ dragué au cours de 12 mois consécutifs est supérieur ou égal à 50 000 m³ (A) ; II.-Dont le volume maximal in situ dragué au cours de 12 mois consécutifs est inférieur à 50 000 m³ (D) ; b) Et, sur les autres façades ou lorsque le rejet est situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de cultures marines : I.-Dont le volume maximal in situ dragué au cours de 12 mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m³ (A) ; II.-Dont le volume maximal in situ dragué au cours de 12 mois consécutifs est inférieur à 5 000 m³ (D) ; 3° Dont la teneur des sédiments extraits est inférieure ou égale au niveau de référence N1 pour l'ensemble des éléments qui y figurent : a) Et dont le volume in situ dragué au cours de 12 mois consécutifs est supérieur ou égal à 500 000 m³ (A) ; b) Et dont le volume in situ dragué au cours de 12 mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m³ sur la façade Atlantique-Manche-mer du Nord et à 500 m³ ailleurs ou lorsque le rejet est situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de cultures marines, mais inférieur à 500 000 m³ (D).	Le projet est situé sur la mer du Nord, au niveau du chenal extérieur à l'entrée de l'avant-port ouest, au niveau du secteur CHO36-CHO37. Le volume de sable à draguer est estimé entre 8 000 et 10 000 m³, sur une période effective de dragage de quelques jours La qualité des sédiments est inférieure à N1	**Déclaration**

Rubriques de la nomenclature Loi sur l'Eau concernées par le projet de remplacement de la passerelle RoRo1

Le projet est donc soumis à autorisation au titre de la réglementation sur les Installations Ouvrages Travaux et Activités (IOTA).

I-2-3 L'évaluation environnementale

Les travaux du GPMD pour le remplacement de la passerelle RoRo1 et pour l'extension du port de services concourent à un projet global au sens du code de l'environnement. Les projets énumérés dans le tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement sont soumis à une étude d'impact de façon systématique soit après un examen au cas par cas en fonction des critères précisés dans ces tableaux.

Evaluation environnementale systématique

Catégorie de projet	Caractéristiques des travaux	Positionnement du projet global
Rubrique 9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales. a) Voies navigables et ports de navigation intérieure permettant l'accès de bateaux de plus de 1 350 tonnes. b) Ports de commerce, quais de chargement et de déchargement reliés à la terre et avant-ports (à l'exclusion des quais pour transbordeurs) accessibles aux bateaux de plus de 1 350 tonnes. c) Ports de plaisance d'une capacité d'accueil supérieure ou égale à 250 emplacements.	Création d'une passerelle roulière permettant le chargement et déchargement de ferries (navires de plus de 1350 tonnes)	**Concerné**
Rubrique 25. Extraction de minéraux par dragage marin et fluvial Extraction de minéraux par dragage marin : ouverture de travaux d'exploitation concernant les substances minérales ou fossiles contenues dans les fonds marins du domaine public, de la zone économique exclusive et du plateau continental.	Travaux non concernés par ces rubriques au vu des aménagements/travaux prévus	Non concerné

Evaluation environnementale au cas par cas

Catégorie de projet	Caractéristiques des travaux	Positionnement du projet global
Rubrique 9 : Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales a) Construction de voies navigables non mentionnées à la colonne précédente. b) Construction de ports et d'installations portuaires, y compris de ports de pêche (projets non mentionnés à la colonne précédente). c) Ports de plaisance d'une capacité d'accueil inférieure à 250 emplacements. d) Zones de mouillages et d'équipements légers.	Extension du port de services, comprenant le dispositif de protection contre la houle	**Concerné**
Rubrique 12 : Récupération de territoires sur la mer Tous travaux de récupération de territoires sur la mer	Travaux non concernes puisqu'il s'agit d'un bassin portuaire fermé	Non concerné
Rubrique 25 : Extraction de minéraux par dragage marin et fluvial a) Dragage et/ ou rejet y afférent en milieu marin : - dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent ; - dont la teneur des sédiments extraits est comprise entre les niveaux de référence N1 et N2 pour l'un des éléments qui y figurent : i) et, sur la façade métropolitaine Atlantique-Manche-mer du Nord et lorsque le rejet est situé à 1 kilomètre ou plus d'une zone conchylicole ou de cultures marines dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 50 000 m 3 ; ii) et, sur les autres façades ou lorsque le rejet est situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de cultures marines dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m^3 ; - dont la teneur des sédiments extraits est inférieure ou égale au niveau de référence N1 pour l'ensemble des éléments qui y figurent et dont le volume in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 500 000 m^3.	Dragage d'environ 8 000 à 10 000 m^3 de sable afin de remblayer les 2 500 m^2 du nouveau terre-plein pour accueillir la passerelle RoRo6	Non concerné

Le projet (création du nouveau poste RoRo 6), concernant un quai de chargement et de déchargement reliés à la terre accessibles aux bateaux de plus de 1 350 tonnes, est soumis à autorisation environnementale, selon l'annexe de l'article L122-2 du code de l'environnement (rubrique 9 : Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales). Les travaux d'extension du port de service sont eux soumis au cas par cas au titre de la rubrique 9.

L'article R122-2 indique : « *Lorsqu'un même projet relève à la fois d'une évaluation environnementale systématique et d'un examen au cas par cas en vertu d'une ou plusieurs rubriques du tableau annexé, le maître d'ouvrage est dispensé de suivre la procédure prévue à l'article R. 122-3. L'étude d'impact traite alors de l'ensemble des incidences du projet, y compris des travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages ou d'autres interventions qui, pris séparément, seraient en dessous du seuil de l'examen au cas par cas* » et « *Lorsqu'un même projet relève de plusieurs rubriques du tableau annexé, une évaluation environnementale est requise dès lors que le projet atteint les seuils et remplit les conditions de l'une des rubriques applicables. Dans ce cas, une seule évaluation environnementale est réalisée pour le projet.* »

Le projet est donc soumis à évaluation environnementale systématique.

I-2-4 L'évaluation des incidences Natura 2000

Conformément à l'article L414-4 du code de l'environnement concernant l'obligation de fournir une évaluation des incidences Natura 2000 dans l'étude d'impact ou le document d'incidence du dossier d'autorisation. Le dossier d'autorisation du projet de remplacement de la passerelle RoRo1 doit comprendre une évaluation des incidences Natura 2000.
L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 doit être réalisée conformément à l'article R414-23 du code de l'environnement. Ainsi le projet du GPMD est soumis à évaluation des incidences au titre de Natura 2000.

I-2-5 La déclaration d'intention

Le droit d'initiative permet à tout citoyen, association agréée pour la protection de l'environnement, ou encore collectivité, de demander au préfet l'organisation d'une concertation préalable, si celle-ci n'a pas eu lieu, sur des projets soumis à une déclaration d'intention.

Texte	N° de rubrique et désignation de la rubrique	Projet et régime concerné
R121-25 du code de l'environnement	Est soumis à déclaration d'intention en application des dispositions de l'article L121-18 : - tout projet mentionné au 1° de l'article L121-17-1 et réalisé sous maitrise d'ouvrage publique dont le montant des dépenses prévisionnelles est supérieur à dix millions hors taxes ; - tout projet mentionné au 1° de l'article L121-17-1 dont le montant total des subventions publiques à l'investissement accordées sous forme d'aide financière nette est supérieur à dix millions d'euros hors taxes. ; - tout plan ou programme mentionné à l'article L121-17-1	Le projet d'un montant supérieur à 10M d'euros est soumis à une **déclaration d'intention**

Au vu de la nature des travaux, ouvrages et aménagements envisagés, le présent projet sous maitrise d'ouvrage du Grand Port Maritime de Dunkerque est soumis au processus de l'Evaluation Environnementale (cf point 2.2 ci- dessus). D'autre part, le montant prévisionnel du projet est d'environ 40 millions d'euros HT.

Le présent projet entre dans le champ d'application du droit d'initiative et a fait l'objet dans ce cadre d'une Déclaration d'Intention par le Grand Port Maritime de et Dunkerque selon les modalités fixées aux articles L121-18 et R121-25du Code de l'Environnement. La déclaration d'intention a été publiée depuis le 8 janvier 2020 sur le site internet du GPMD : http://www.dunkerqueprt.fr/fr/marches-avis/public.html

I-2-6 L'enquête publique

Le projet étant soumis à étude d'impact, de façon systématique il est de fait soumis à enquête publique.
L'enquête publique est réalisée dans les conditions prévues par les articles R123-1 à R123-27 du Code de l'Environnement.
Ainsi, le projet est soumis à enquête publique.

I-3 Le projet – caractéristiques

I-3-1 Le contexte local

Le port de Dunkerque est l'un des 3 ports maritimes du Bassin Artois Picardie avec Calais et Boulogne. Il est identifié comme le 2ème port français pour les échanges avec la Grande Bretagne, le 3ème port maritime français en termes de tonnage global et se classe au 7ème rang des ports Nord européens. L'activité représente plus de 25000 emplois directs, indirects et induits. Le trafic transmanche représente 15.6 MT sur les 51.6 MT réalisées par le GPMD (Source GPMD 2019 rapport d'activités 2018). Ce trafic est assuré par la compagnie DFDS dont les 3 navires effectuent 12 escales quotidiennes entre Douvres et Dunkerque. 2 passerelles sont utilisées pour recevoir ces navires : la passerelle RoRo1 et la passerelle RoRo3.
La passerelle RoRo1 dite roulière assure la liaison entre les ferrys et le quai et permet l'embarquement et le débarquement de véhicules routiers de toutes sortes, véhicules particuliers ou de transport de marchandise.
Actuellement, la passerelle RoRo3 est quant à elle, soumise à de forts risques d'avaries et maintenance et est fortement sollicitée.
Les travaux projetés consistent en :

- Création d'une nouvelle passerelle RoRo6
- Retrait de la passerelle RoRo5 au sud de la future passerelle RoRo6
- Extension du port de services actuel avec mise en place de protection contre la houle via une solution rideau métallique.

I-3-2 Le demandeur du projet

Le demandeur du projet est le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD)
Port 205- 2505 Route de l'écluse Trystam
BP 46534
59386 DUNKERQUE CEDEX1
Tél : 03-28-28-78-78
Fax : 03-28-28-78-77
N° SIRET : 73855503600014
L'interlocuteur pour ce dossier est Monsieur Thierry FOURNIER, chargé d'études environnementales Département Management de l'environnement.
Le dossier a été réalisé par le bureau d'études SEGED pour le GPMD.
Société d'Etudes et de Gestion de l'Environnement et des Déchets
Zone d'activités de la Laouve - Lot 21
Route de Barjols
83470 Saint Maximin la Sainte Beaume
Tél : 04-94-69-41-59
Fax : 04-94-64-49-57
Mail : Seged@seged-environnement.com

Le projet se situe au terminal Transmanche au Port Ouest sur la commune de Loon Plage au niveau du quai de Lorraine, de la darse de la Manche et de l'axe du canal des dunes. Les parcelles cadastrales concernées sont les suivantes :

Parcelle AB n°40 : 724645m² concernée par le projet RoRo
Parcelle AB n°66 : 417479m² parking ISPS et Terminal transmanche

I-3-3 Les travaux et ouvrages projetés

Rappel : le remplacement du poste transmanche RoRo1 mis en service en 1987 est impératif car les conditions d'exploitation et de maintenance sont dégradées. De ce fait, le report du trafic se fait sur la passerelle RoRo3 fortement sollicitée.
La disponibilité d'une seconde passerelle reste indispensable pour garantir la pérennité de ce trafic très important pour le GPMD représentant 30% du trafic total du port.

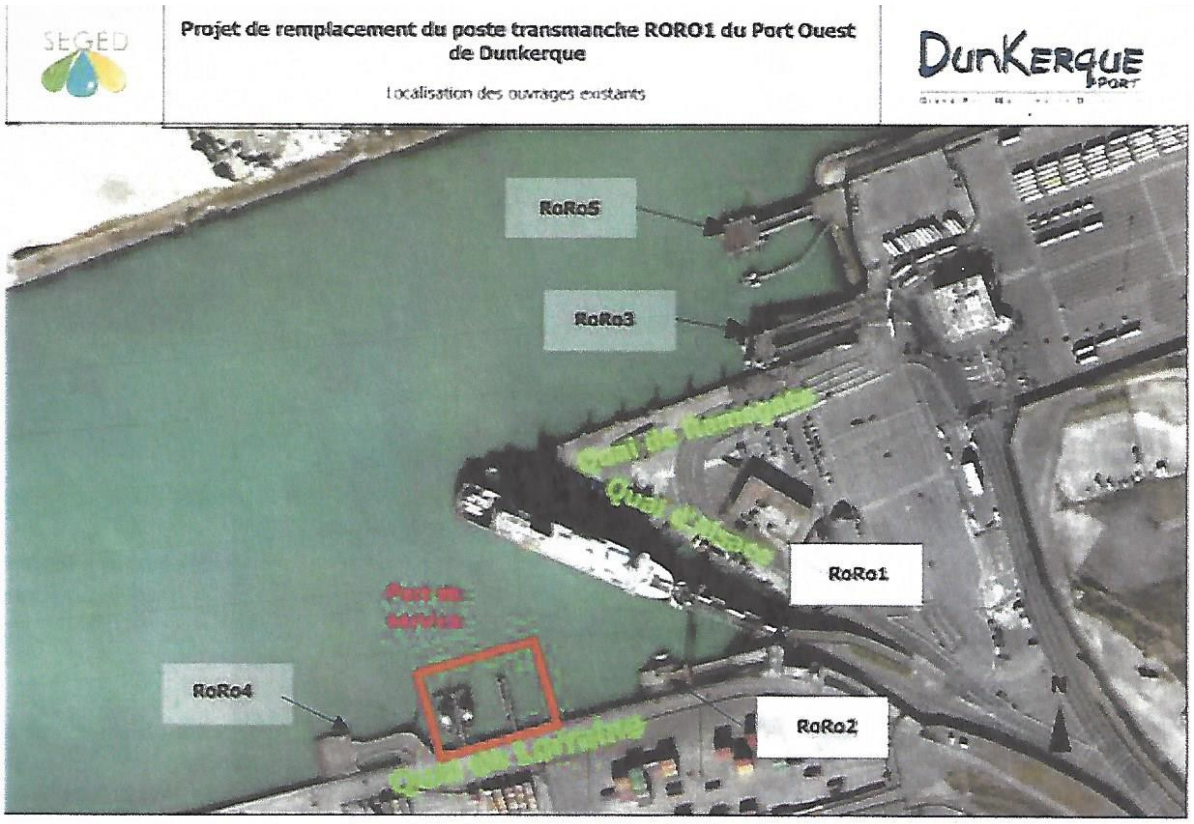
I-3-3-1 Les ouvrages existants dans le périmètre du projet

Définition d'un « poste Ron Roff » : poste permettant le chargement et le déchargement des marchandises en les faisant rouler sur le quai.

 Le quai de Lorraine, long de 800 mètres accueille les passerelles RoRo2 et RoRo4.
La passerelle RoRo2 est obsolète non utilisée, son démantèlement sans remplacement est prévu à moyen terme.
La passerelle RoRo4 existante depuis 2004 est adaptée pour les liaisons maritimes longues mais pas pour le trafic transmanche.

 Le quai d'Alsace, long de 200 mètres comprend la passerelle RoRo1 très peu utilisée et détériorée.

 Le quai de Ramsgate, long de 250 mètres comprend :
- la passerelle RoRo3 mise en service en 2005, dédiée au trafic transmanche, très bien adaptée et fonctionnelle.
- la passerelle RoRo5, uniquement utilisée comme zone d'accostage par les services portuaires et la gendarmerie maritime. Dans le cadre du nouveau projet, elle disparaitra pour le nouveau poste RoRo6.



Ouvrages existants au droit du périmètre du projet
(Source : SEGED, 2019 – fond cartographique : GPMD)

I-3-3-2 Les travaux prévus

La mise en place de la nouvelle passerelle RoRo6 nécessite la réalisation des aménagements spécifiques suivants :

• La réalisation d'un terre-plein supplémentaire nécessaire à l'implantation de la culée de la nouvelle passerelle flottante : il se limitera à une légère excroissance du terre-plein existant sur une surface d'environ 2500m²,

• La mise en œuvre de ducs d'albe d'accostage et d'amarrage des navires,

• L'installation de protections anti-affouillement sur les fonds marins du nouveau poste, sur une surface d'environ 16000m², de façon à protéger l'infrastructure du poste des risques d'érosion engendrés par les propulseurs des ferrys,

• La mise en place de la nouvelle passerelle RoRo6, des plateformes de travail et passerelles d'accès le long du front d'accostage des navires.

A l'issue de ces travaux, la nouvelle passerelle flottante sera acheminée sur site par voie maritime et positionnée sur la culée.
A noter que préalablement à la réalisation de ces travaux, une opération de dragages d'entretien sera réalisée dans l'emprise des aménagements du présent projet dans le cadre des opérations de dragages d'entretien autorisées par arrêté préfectoral en date du 9 mars 2012 : un volume d'environ 200000m3 de sédiments vaseux sera prélevé par une drague aspiratrice en marche et la

destination de ces sédiments sera déterminée en fonction de leur qualité (immersion en mer ou traitement à terre).
La future passerelle RoRo6 sera de type **passerelle roulière flottante ballastable à double pont.** La longueur du front d'accostage est de 250 mètres.
Elle comprendra :

- 4 voies de circulation dont une voie de circulation par chaque rampe latérale et deux voies de circulation pour le pont principal. La largeur des voies sera de 4.5 mètres pour les voies latérales et de 9 mètres pour la double voie,
- 2 voies piétons d'une largeur de 1 ou 1.4 mètres : une voie sur une des deux rampes latérales et une voie pour le pont principal.

Toutes les voies de circulation pourront être utilisées simultanément pour le chargement ou le déchargement des ferrys : 2 voies pour les opérations sur le pont inférieur du navire (pont 3) et 2 autres voies pour les opérations sur le pont supérieur du navire (pont 5).
Cette future passerelle a été dimensionnée pour un chargement ou un déchargement simultané de toutes les voies de circulation par des camions de 44 tonnes de charge moyenne espacés de 5 mètres.
Des matériaux seront nécessaires pour le remblaiement du terre- plein, le volume estimé des sables nécessaires est 8000 à 10000 m3 provenant de sites terrestres ou lors d'opération de dragages d'entretien du port Ouest de Dunkerque.

La gestion des eaux sur les terres - pleins créés (environ 2500m²) se fera via un réseau d'assainissement raccordé au réseau existant des autres terres – pleins sans nécessité d'adaptation, le dimensionnement étant suffisant.

I-3-3-3 Remise en état du site

La nature et la situation des aménagements projetés n'ont pas conduits à envisager de remise en état du site après exploitation.
La durée d'utilisation des aménagements réalisés pour le projet de remplacement de la passerelle RoRo1 est de 50 ans. Cette durée correspond à la durée pendant laquelle une structure ou une de ses parties est censée pouvoir être utilisée comme prévu en faisant l'objet de la maintenance escomptée, mais sans qu'il soit nécessaire d'effectuer des réparations majeures. La durée d'utilisation a été alors prise en compte dans la conception de dispositions géométriques facilitant les opérations de maintenance.

Compte tenu de sa situation au sein de la zone Ouest du GPMD, ce site restera à usage industriel ou de manutention portuaire.

I-4 Incidences sur l'environnement – l'impact du remplacement de la passerelle

I-4-1 Le milieu physique

I-4-1-1 Le climat

La région littorale de Dunkerque est soumise à un climat tempéré de type océanique. La moyenne annuelle des températures est de 11.33°C. Les précipitations sont nombreuses mais peu abondantes 706.6mm (1973-2019).

Les vents dominants sont de Sud - Sud Ouest et de Nord - Nord Est. On observe une légère hausse des températures et une baisse des précipitations depuis peu.
L'extension du port de service, la création de la passerelle RoRo6, l'enlèvement de la passerelle RoRo5 auront un impact temporaire sur le climat, seul, les engins de chantier seront à l'origine de gaz à effet de serre, les approvisionnements devront être optimisés et les engins aux normes en parfait état de marche.

I-4-1-2 Géologie et hydrogéologie

Le périmètre du projet fait partie de la plaine maritime du Nord, territoire constitué de sédiments marins limono – sableux, de cordons littoraux et dunes récents ainsi que de nombreux remblais (zones gagnées sur la mer, zones portuaires et industrielles).
La mise en place des pieux dans les sables et la couche d'argile n'atteindra pas le substratum rocheux et les aquifères profonds. Les impacts sont réduits. Aucun captage pour l'alimentation humaine ou usage industriel n'est recensé au droit du projet.

I-4-1-3 La topographie

Nous sommes dans une zone de faible altitude. Les quais se situent à 6m NGF. Le terre – plein créé sera à la côte de +9cm. Il s'agit d'une zone anthropophisée dédiée à l'activité portuaire. La topologie ne sera pas impactée.

I-4-1-4 L'océanologie

Les fonds marins, à cet endroit, se situent de 4.7m à 13.3m. La zone d'agitation au niveau du projet est protégée par les digues de l'avant – port. L'agitation est comprise entre 0.15 et 0.06m.
Cette zone n'est pas concernée par le retrait de côte. Les sédiments situés sur les lieux des travaux sont des sables très fins voir des vases utilisables pour le remblaiement du terre - plein.
Les paramètres océanographiques selon les professionnels de cette étude, seront temporaires et négligeables.

I-4-1-5 Les sols

La zone de travaux est imperméable. La surface est bétonnée, imperméable et aussi enrobée. Les impacts seront très limités.

I-4-1-6 Milieu aquatique et la qualité de l'eau

La qualité des eaux portuaires est bonne pour l'ensemble des molécules au sein du port Ouest et en particulier sur le site des futurs travaux. La création de cette passerelle pourra avoir un impact sur la qualité physico- physique des eaux superficielles pendant les différentes phases de travaux.

- Pollution par les matières en suspension
- Pollution accidentelle par des engins de chantier
- Pollution par les laitances de béton

Bien que les impacts aient été considérés comme faibles, des mesures de réduction des risques de pollution de l'eau seront mise en place afin de minimiser les risques de pollution.

I-4-1-7 Les risques naturels

Le projet se situe en zone de sismicité faible (niveau 2). La commune de Loon-Plage est située sur un territoire à risque important par submersion marine. Aucun plan de prévention des risques naturels PPRN n'a été approuvé sur la commune de Loon-Plage. Par contre, un programme d'action et de prévention des inondations PAPI d'intention du Delta de l'Aa a été signé le 25/07/2017 qui a pour objet d'aboutir à un programme d'actions de lutte contre les inondations.
A hauteur du projet, le risque retrait et gonflement d'argiles est considéré comme moyen. La commune n'est pas concernée par le problème des cavités souterraines et des mouvements de terrains.

I-4-2 Le milieu naturel

I-4-2-1 Le sol

Le projet s'inscrit dans un milieu artificialisé, forme de terre – pleins portuaires et d'une masse d'eau superficielle dont le fond est composé de sédiments sablo-vaseux.

I-4-2-2 Périmètre de protection et d'inventaires

Trois ZNIEFF sont situées à proximité du périmètre projet :

- La ZNIEFF de type 1 : « Dune du Clipon », situé entre 100 et 250 m de l'emprise du projet, est composé de plusieurs biotopes et présente un intérêt écologique, au vu de l'avifaune hivernante et nicheuse (zone refuge). 1728ha

- La ZNIEFF de type 1 : « Dune de Gravelines » situé à 2.5 km du projet. 551ha

- La ZNIEFF de type 11 : « Plaine Maritime flamande entre Watten, Loon-Plage et Oye Plage », située à 1.5 km du projet 15450 ha, présente des habitats tant diversifiés que morcelés où l'omniprésence de l'eau est certainement l'élément écologique le plus marquant, à l'origine de l'intérêt biologique actuel du site.

Deux sites Natura 2000 sont recensés à proximité du projet :

- La ZPS « Bancs des Flandres » d'une superficie de 117167 ha, se situe à 1.6 km au Nord -Est du projet.

- La ZSC « Bancs des Flandres » d'une superficie de 112919 ha, se situe à environ 2.2 km au Nord-Est du projet.

A noter également, la présence de la réserve Naturelle régionale de Grande-Synthe n°FR9300159, d'une superficie de 172ha à 5.5 km du projet et de la réserve naturelle nationale « Platier d'Oye » n°FR3600086, d'une superficie de 391ha à 7.2 km du projet.
Le projet n'intercepte aucune zone de protection ou d'inventaire. Les impacts du projet de remplacement de la passerelle sur les espaces remarquables seront indirects, temporaires et de très faible importance.

I-4-2-3 Les habitats

Le milieu dans lequel s'inscrit le projet est une zone portuaire industrielle très artificialisée : présence de béton et d'enrobé laissant très peu de place aux espèces végétales. Le peuplement marin se retrouve dans les vases de faible sensibilité écologique et habitué au remaniement des sédiments.
Le projet a un impact négligeable sur les habitats terrestres et marins.

I-4-2-4 La flore

Aucune espèce floristique protégée ou patrimoniale n'a été recensée sur le site du projet. Donc l'impact sur la flore est nul.

I-4-2-5 La faune

Au droit du projet, aucune espèce terrestre à enjeu n'a été recensée au cours des inventaires réalisés en 2015, 2016 et 2018. Le milieu est très peu favorable à la faune terrestre et les enjeux concernent le milieu marin.
Les mammifères marins (Cétacés et Pinnipèdes) fréquentent l'avant-port sur le transit et la recherche alimentaire. Le périmètre de projet se situe en limite d'une zone de reposoir des phoques gris et veau-marin, situés au Sud-Est de l'avant-port Ouest. Néanmoins, aucune plage n'est donc présente sur le secteur à proximité du projet, même à marée basse.
Bien que le littoral dunkerquois se situe dans un axe migratoire européen d'intérêt majeur pour l'avifaune, aucun individu n'a été recensé au droit du projet.
L'ichtofaune inventoriée à l'entrée du port Ouest est essentiellement marine. Le peuplement est dominé par deux espèces commerciales, la plie et la sole et par une espèce migratrice amphihaline : le flet. Des crustacées sont également présents de manière rare (crevette grise) à fréquente (tourteau). On note également la présence d'un escargot de mer envahissant : la crépidule.
Les effets sur la faune terrestre et la faune aquatique auront des impacts très faibles car le site est déjà une zone portuaire continuellement en activité.
Le dérangement occasionné sera celui lié au bruit et vibrations lors de l'enfoncement des pieux.

I-4-3 Le milieu humain

I-4-3-1 L'urbanisation

Projet situé sur la commune de Loon-Plage (3567ha, 174 habitants /km²). Absence d'habitations à hauteur du projet (les plus proches à 3km au Sud-Est).

I-4-3-2 Le contexte socio-économique

Principalement activités portuaires et industrielles (GPMD = 3ème port maritime français en termes de tonnage global, et 7ème rang des ports Nord européens, trafic 2018 : 51.60 millions de tonnes)
Présence de nombreuses industries implantées sur le territoire du GPMD (métallurgie et transformation de métaux, production d'électricité…)
Présence d'installations classée SEVESO sur la commune de Loon-Plage.
A une échelle plus large : pêche professionnelle, conchyliculture, aquaculture, agriculture (22 exploitations agricoles sur la commune de Loon-Plage, avec activités de culture générales), activités de loisirs (chasse, motocross, pêche, …)
Le projet n'aura pas d'effet sur le fonctionnement des autres activités.

I-4-3-3 Les risques technologiques

Risque industriel : projet non concerné par un PPRT, mais proximité avec le Terminal Méthanier qui présente des risques.
Risque nucléaire : proximité centrale nucléaire de Gravelines (3.5km à l'Ouest)
Transport de matières dangereuses, du fait des activités économiques s'exerçant sur le territoire concerné.

I-4-3-4 Réseaux de transport

Présence d'un réseau routier dense (route des Dunes, route de la Maison Blanche, RD601, RN316, A16, A25…)
Réseau maritime : en 2018, 6397 navires ayant fait escale au GPMD. Le trafic ferries constitue la part de trafic la plus importante en termes de navires mais pas de tonnage.
Réseau fluvial : le transport fluvial représente 12% de la part modale en 2018 (pas d'évolution significative depuis 2013)
Réseau ferré : premier port gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, le GPMD gère seul 200 km de voies ferrées et infrastructures liées. Ce réseau a fait l'objet d'investissements (objectifs d'optimisation et de remise en état)
Présence de voies de communication (rues, routes portuaires et départementales), des bâtiments et équipements en lien avec le fonctionnement du Terminal Ferries à hauteur du projet : quais et terre-pleins associés (quais de Lorraine, d'Alsace et de Ramsgate) avec les différents postes RoRo (RoRo1, RoRo2, RoRo3, RoRo4 et RoRo5) ainsi que le port de services, situé le long du quai de Lorraine.
Les réseaux de transport ne seront que faiblement impactés et ceci pendant la phase des travaux, enlèvement et achèvement de matériaux et matériels.

I-4-3-5 Ambiance sonore et vibrations

Sources sonores à hauteur du site : activités sur le Terminal Ferries, activités industrielles sur le domaine portuaire (Comilog, terminal à pondéreux Ouest, Alcan…)
Une campagne de mesures a été réalisée en février 2020 : niveaux sonores de l'ordre de 65Db(A). En l'absence d'activités : 50dB(A) environ.
A hauteur du projet, les vibrations liées aux activités industrielles sont globalement faibles. Des vibrations seront perceptibles lors de l'enfoncement des pieux.

I-4-3-6 L'air et les émissions olfactives

La qualité de l'air au niveau de l'agglomération dunkerquoise et de sa périphérie est globalement bonne depuis 2015. Le vent associé au caractère maritime du secteur assure un important et régulier renouvellement d'air.
La tendance globale va vers une diminution des niveaux de concentration de polluants à l'exception de l'ozone (problématique nationale). Les PM10 est une problématique qui concerne l'ensemble de la région Hauts-de-France, voire une problématique nationale.
A proximité du projet, les principales sources de nuisances olfactives sont essentiellement liées aux activités industrielles présentes sur le territoire du GPMD, en particulier, les activités de chimie et pétrochimie (COV, SO_2, H_2S).
Le remplacement d'une passerelle déjà en activité n'aura pas d'impact sur la qualité de l'air.

I-4-3-7 La lumière

La pollution lumineuse sera identique. Nous sommes dans une zone portuaire (port Ouest). Cela s'identifie à un ciel de banlieue éclairée.

I-4-3-8 L'énergie et la gestion des déchets

Bien sûr le remplacement de cette passerelle sera consommatrice d'énergie et produira des déchets. Le GPMD a prévu d'optimiser ces deux postes pendant la phase des travaux.

I-4-4 Paysage et patrimoine

Le projet se situe au sein du complexe industrialo-portuaire. La zone d'étude est dominée par les structures portuaires permettant les manœuvres, accostages, chargement et déchargement des navires, ainsi que le stockage des cargaisons (parking). Le Nord-Ouest de la zone d'étude est délimité par l'avant-port Ouest comprenant des dunes.
Aucun site classé ou inscrit, monument historique classé et aucune zone de protection du patrimoine ne sont recensés dans le secteur d'étude.
Concernant le patrimoine archéologique sous- marin, aucune épave ne se situe à proximité du périmètre du projet.

I-5 Compatibilité du projet avec les plans, programmes et projets

I-5-1 Directive cadre sur l'eau DCE

La Directive Cadre sur l'Eau (DCE) n°2000/60 du 23 octobre 2000 vise à donner une cohérence à l'ensemble de la législation avec une politique communautaire globale dans le domaine de l'eau. Elle définit un cadre pour la gestion et la protection des eaux par grand bassin hydrographique au plan européen avec une perspective de développement durable.
Elle fixe des objectifs pour la préservation et la restauration de l'état des eaux superficielles (eaux douces et eaux côtières) et pour les eaux souterraines. L'objectif global est d'atteindre d'ici à 2015 le bon état des différents milieux sur tout le territoire européen.
Conformément à la DCE, 4 objectifs principaux doivent être atteints pour l'ensemble des pays européens :

- Ne pas détériorer l'état actuel des milieux aquatiques
- Atteinte et bon état des eaux en 2015 (avec dérogation possible sur les polluants qui posent problème si l'atteinte du bon état s'avère impossible sur le plan technique et /ou économique
- Supprimer les rejets de substances prioritaires d'ici 2020
- Respecter les objectifs spécifiques des zones protégées (zones vulnérables aux pollutions par les nitrates d'origine agricole, zones sensibles aux eaux usées des collectivités, zones Natura 2000, captages destinés à l'alimentation en eau potable…)

L'article 16 de la Directive Cadre sur l'Eau propose des stratégies de lutte contre la pollution de l'eau. En particulier, il mentionne une liste de substances polluantes prioritaires sélectionnées pour leur écotoxicité vis-à-vis du milieu aquatique (annexe X de la DCE)

I-5-2 Documents stratégique de la façade manche Est – Mer du Nord

Une stratégie nationale pour la mer et le littoral a été adoptée, en février 2017, à l'échelle nationale. Elle constitue le document de référence pour la protection du milieu, la valorisation des ressources marines et la gestion intégrée et concertée des activités liées à la mer et au littoral. Elle fixe 4 objectifs de long terme : la nécessaire transition écologique, la volonté de développer une économie bleue durable, l'objectif de son état écologique du milieu et l'ambition d'une France qui a de l'influence en tant que nation maritime.

Elle donne un cadre d'action au travers de 4 orientations stratégiques : s'appuyer sur la circonférence et l'innovation, développer des territoires maritimes et littoraux durables et résilients, soutenir et valoriser les initiatives et lever les freins, promouvoir une vision française au sein de l'Union européenne et dans les négociations internationales et porter les enjeux nationaux.

L'arrêté inter-préfectoral portant approbation du volet stratégique et les documents constituant la stratégie de façade maritime Est - Mer du Nord a été adopté le **25 septembre 2019** par les préfets coordonnateurs de façade, le préfet maritime et la Manche et de la Mer du Nord et le préfet de la région Normandie.
La France étant une grande nation européenne portuaire les 3 principales portes d'entrée sont Dunkerque, le Havre et Marseille. Cinq axes majeurs se dégagent de la coopération portuaire Axe Seine et Nord :

-Répondre aux défis du Brexit
-Répondre aux enjeux du développement durable et de la transition énergétique
-Développer le transport fluvial et ferroviaire
-Améliorer le passage des personnes et ders marchandises
-Penser service et commerces

Le remplacement de la Passerelle RoRo1 s'inscrit dans cette stratégie.

I-5-3 Le SDAGE Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

Le SDAGE a été approuvé par le comité de bassin du 16 octobre 2015, il définit 5 enjeux majeurs :

-Maintenir et Améliorer la biodiversité des milieux aquatiques
-Garantir une eau potable en qualité et en quantité satisfaisante
-S'appuyer sur le fonctionnement naturel des milieux pour prévenir et limiter les effets négatifs des inondations
-Protéger le milieu marin
-Mettre en œuvre des politiques publiques cohérentes avec le domaine de l'eau

Le GPMD a définies de nombreuses mesures dans le cadre du remplacement de la passerelle pour répondre à ces enjeux.

I-5-4 Le SAGE Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Delta de l'Aa

Approuvé par arrêté préfectoral le 15 mars 2010, le SAGE fixe 5 orientations fondamentales :

-La garantie de l'approvisionnement en eau
-La diminution de la vulnérabilité aux inondations du territoire des Wateringue et de la Vallée de la Hem
-La reconquête des habitats naturels (protection, gestion, entretien)

-La poursuite de l'amélioration et de la qualité des eaux continentales et marines
-La communication et la sensibilisation aux enjeux de l'eau et de ses usages auprès de tous les publics

Le projet ne nécessitera pas d'approvisionnement en eau et ne comprend aucun rejet et n'est donc pas de nature à dégrader la qualité des eaux portuaires.
Les eaux pluviales du terre-plein seront collectées et dirigées vers le réseau d'assainissement des terre-pleins adjacents sans nécessité d'application du réseau existant.

I-5-5 La loi Littoral

La loi littorale a été adoptée le 3 janvier 1986, elle veille à assurer un équilibre entre la préservation des espaces naturels et le développement des activités. Elle fixe un certain nombre de gestions des domaines publics maritime et fluvial et de plages.
La commune de Loon-Plage riveraine de la Mer du Nord est commercée par cette loi
« En dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de 100 mètres à compter de la limite haute du rivage ou des plus hautes eaux pour les plans d'eaux intérieurs. »
Cette disposition ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau : projet non concerné.

I-5-6 Opération d'Intérêt National « OIN »

D'après l'article R.102-3 du Code de l'Urbanisme :
« Constituent des opérations d'intérêt national, au sens de l'article L. 102-12, les travaux relatifs : 3° aux domaines industrialo-portuaires d'Antifer, du Verdon et de Dunkerque, dans les périmètres respectifs des ports autonomes du Havre, de Bordeaux et de Dunkerque »
Les travaux intervenant sur le site portuaire de Dunkerque figurent donc sur la liste des Opérations d'intérêt National.
Le projet fait partie de l'opération d'intérêt national relative au territoire du GPMD.

I-5-7 Le Schéma de Cohérence Territoriale SCOT

Le projet a été arrêté le 28 aout 2019 puis, approuvé le 10 mars 2020
Il couvre un territoire de 748km², porte sur 57 communes et en particulier sur :
-la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) se composant de 17 communes dont la commune de Loon-Plage,
-La communauté de communes des Hauts-de-Flandre (CCHF) regroupent 40 communes
Dans le cadre du choix d'aménagement du territoire au regard de l'environnement, le maintien d'une plateforme portuaire de grande capacité constitue l'un des points forts pour le développement économique de la région.
Le projet est donc compatible avec le SCOT du fait qu'il participe au maintien de l'activité du pont de Dunkerque.

I-5-8 Le Plan Local d'Urbanisme de la Communauté de Dunkerque

Le projet se situe en zone UIP :
Zone industriel 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 remplacement de la passerelle RoRo1 s'inscrit dans le cadre de ces utilisations des sols. Il est compatible avec le PLU communautaire.

I-5-9 Servitudes

Le projet est concerné par une servitude d'utilité publique : Protection des centres Hertziens contre les perturbations électromagnétiques.

I-5-10 Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable

Le plan d'aménagement et de Développement Durable (PA2D est un document qui s'inscrit dans le cadre du projet stratégique du GPMD. Ce dernier, approuvé le 9 février 2012, définit la politique d'aménagement et développement durable du Port, identifie les espaces portuaires eu ceux qui présentent des enjeux en matière d'environnement, et définit les modalités de gestion de ces espaces nécessitant des dispositifs de protection.
Le PA2D est actuellement en cours de mise à jour.
Le projet s'inscrit dans le PA2D dans la mesure où il répond l'objectif de l'orientation : « créer les conditions d'un renforcement des activités portuaires logistiques industrielles et technologiques ».

I-6 Mesures de réduction et de compensation

 La durée des travaux est estimée à 18 mois (de septembre 2021 à février 2023). De manière générale, les travaux seront réalisés en semaine et les horaires de travaux seront des horaires de journée. Les principaux impacts significatifs attendus, en phase travaux, concernent le milieu aquatique et les nuisances sonores liées au fonçage des pieux, ainsi qu'une légère augmentation du trafic routier lié à l'approvisionnement des matériaux.

 Au cours de la période préparatoire, les entreprises en charge des travaux établiront un **Plan Assurance Environnement** (PAE) identifiant l'organisation prévue en matière d'environnement sur le chantier, les enjeux environnementaux, les possibles impacts des travaux et les dispositions prévues pour limiter ces impacts. Il sera réalisé en concertation avec le coordonnateur environnement et le GPMD et validé avant le démarrage des travaux. Un Chargé Environnement sera désigné, il sera l'interlocuteur privilégié en matière d'environnement sur le chantier. Son rôle consistera à veiller à la bonne application du Plan Assurance Environnement (PAE), à anticiper les problèmes environnementaux, à informer et sensibiliser les « équipes en charge des travaux et à effectuer un contrôle externe du chantier en matière environnement.
Un plan d'intervention rapide en cas de pollution accidentelle sera élaboré par les entreprises en charge des travaux (modalités de récupération et d'évacuation des polluants, matériel nécessaire à l'intervention, liste des organismes à constater en priorité…). Ce plan devra être affiché dans les installations de chantier. En cas de pollution accidentelle, les entreprises devront immédiatement prévenir le maître d'ouvrage, le coordonnateur environnement ainsi que les services publics.

 Le battage de pieux sera réalisé uniquement en cas de besoin lorsque le vibrofonçage aura atteint ses limites et la durée quotidienne de battage de pieux sera donc réduite à son strict minimum.

Lorsque le battage des pieux sera nécessaire, il sera mis en œuvre de manière progressive afin de laisser le temps à la faune marine de quitter la zone.

La procédure présentée ci-dessous pourra être mis en place

Arrivée sur le site : contrôle visuel		
Absence de mammifère		Présence de mammifère(s)
Démarrage classique du chantier	L'animal s'en va	Mise en route progressive du chantier
	Progression adaptée du chantier	L'animal reste
PAS DE GENE	DERANGEMENT	DETRESSE
Le chantier continue sa progression	Arrêt des travaux impactant jusqu'au départ de l'animal	Arrêt du chantier
		Prévenir la Coordination Mammologique du Nord de France (CMNF)

Exemple de la procédure d'adaptation des travaux du Terminal Méthanier
(Source : GPMD)

 Mise en Place d'un plan de circulation préalablement au démarrage des travaux.

 Suivi de la qualité des eaux et des sédiments pendant la phase des travaux.

 Mesures de compensation
Après mise en place de réduction, le projet n'aura pas d'impact résiduel significatif.
Ainsi, il n'est pas proposé, dans le cadre de ces travaux et en phase d'exploitation des mesures compensatoires.
A noter également, le projet ne porte pas atteinte à l'état de conservation d'espèces protégées, le projet n'est pas soumis à une demande de dérogation des espèces protégées, au titre de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement n'est alors pas requis.

II-ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

II-1 Désignation du commissaire enquêteur

Par décision du 09/10/2020 n°E2000089/59 Monsieur le Président du tribunal administratif de Lille a désigné en qualité de commissaire enquêteur Monsieur Michel Duvet.

II-2 Arrêté de mise à l'enquête

L'arrêté préfectoral en date du 01/02/2021 de Monsieur le Préfet de la région Haut de France, préfet du Nord porte sur l'ouverture d'une enquête publique dont l'objet est le suivant : Autorisation environnementale IOTA portant sur le remplacement du poste transmanche RoRo1 du port ouest sur le territoire de la commune de Loon-Plage. L'enquête publique dure 30 jours du 22 février 2021 au 23 mars 2021 inclus. Les dates de permanence sont :
Lundi 22 février de 8h30 à 12h00
Mercredi 10 mars de 8h30 à 12h00
Mardi 16 mars de 13h30 à 17h00
Mardi 23 mars de 13h30 à 17h00 en mairie de Loon-Plage.

II-3 Pièces constituant le dossier

Le dossier autorisation environnementale IOTA portant sur le remplacement du poste transmanche RoRo1, du port ouest sur le territoire de la commune de Loon-plage contient les pièces suivantes mises à disposition du public.

- L'arrêté préfectoral du 01/02/2021 portant l'ouverture de cette enquête publique et en faisant les modalités (voir en annexe).
- L'avis de mise en enquête (voir en annexe).
- Registre papier.
- Une adresse électronique pour y recueillir les observations.
- Le dossier déposé par le Grand port maritime de Dunkerque

Port 2505 Route de l'écluse Trystam
BP-46534
59386- Dunkerque cedex 1

Le dossier a été réalisé par le Bureau d'études SEGED société d'étude et de gestion de l'environnement et des déchets.

Route de Bayoles
83470-Saint Maximin-la-Sainte-Baume

Le présent dossier de demande d'autorisation environnementale est constitué de sept pièces :

• Tome 1 – Note de présentation non technique	48 pages
• Tome 2 – Renseignements administratifs	6 pages
• Tome 3 – Description détaillée du projet et éléments graphiques	30 pages
• Tome 4 – Cadrage réglementaire	16 pages
• Tome 5.1 – Résumé non technique	28 pages
• Tome 5.2 – Etude d'impact	263 pages
• Tome 6 – Etudes des incidences Natura 2000	33 pages
• Tome 7 – Annexes	

Annexe 1 : Justificatif de propriété des parcelles cadastrales

Annexe 2 : Plans du projet
Annexe 2.1 : Plan de masse du projet – Future passerelle RoRo
Annexe 2.2 : Plan de masse du projet – Port de service
Annexe 2.3 : Plan de la Bathymétrie au niveau de l'entrée du Canal des dunes

Annexe 3 : Localisation et résultats d'analyses d'eau au niveau des piézomètres PZ081 et PZ083

Annexe 4 : Résultats d'analyses des prélèvements de sédiments réalisés en 2019
Annexe 4.1 : Carte de localisation des prélèvements
Annexe 4.2 : Bordereaux d'analyses des stations de prélèvements :
Canal des Dunes (CDUN37)
Quai de Lorraine (QL33)
Quai de Ramsgate (QRAM32)
Darse de la Manche
Chenal d'entrée du pont Ouest (CHO36 et CHO37)

Annexe 5 : Qualité du benthos dans les sédiments marins 2017- 2018, rapport de Idrabio littoral, 2018

Annexe 6 : Résultats d'analyses des prélèvements d'eau au niveau du canal des Dunes (mélange CDUN 37-41-46) et au niveau du quai de Lorraine (mélange QL 33-36)

Annexe 7 : Etude d'impact acoustique, dB ACOUSTIC, mars 2020

Annexe 8 : Arrêté préfectoral portant autorisation au titre de l'article L.214-1 du code de l'environnement concernant le dragage d'entretien des ports Est et Ouest de Dunkerque et l'immersion des produits dragués

 L'avis de la commission locale de l'eau du SAGE du Delta de l'Aa et le mémoire en réponse du GPMD

 L'avis délibéré n°2020-60 de l'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable CGEDD et le mémoire en réponse du GPMD.

II-4 Réunions et visites avec le porteur du projet

Le 4 janvier 2021 à 14h00, une réunion a eu lieu au siège du Grand Port Maritime de Dunkerque 2505 Route de l'écluse Trystam à Dunkerque, en présence de Monsieur Thierry Fournier chargé d'études environnementales, management de l'environnement et de Monsieur Michel Duvet, commissaire enquêteur.
Une présentation du projet a été faite par Monsieur Fournier concernant le remplacement du poste transmanche RoRo1 du port de Dunkerque sur la commune de Loon Plage. A ce jour, le trafic transmanche est assuré par deux passerelles routières RoRo1et 3.
La passerelle RoRo1 est dégradée et n'est plus adaptée aux navires de dernière génération. Il y a nécessité d'avoir deux passerelles opérationnelles pour assurer la continuité du service en cas d'avarie ou de travaux sur l'un des deux postes ; de plus, le trafic transmanche sur la ligne Dunkerque -Douvres doit être pérennisé. Les travaux envisagés consistent à mettre en place une passerelle RoRo6 et un terre-plein de 2500 m² et à démonter la passerelle RoRo5 ainsi que l'extension du port de services du Port Ouest. L'ensemble de ces travaux est prévu pour une durée de 18 mois.

Ce projet est soumis à enquête publique au titre de l'article R214-1 du Code de l'environnement, à cause du montant des travaux e la capacité de la passerelle qui permettra le chargement et le déchargement de ferries (navires de plus de 1350 tonnes).
Le trafic transmanche ne sera pas développé mais pérennisé. Il s'agit d'un déplacement et d'un agrandissement de passerelle.
Les nuisances les plus importantes concerneront durant la phase de travaux, le fonçage des pieux soit par vibrofonçage, soit par battage si besoin est (nuisances sonores).
Le calendrier des travaux sera adapté aux cycles biologiques de la faune marine. Un protocole de surveillances des mammifères marins sera mis en place durant les travaux de fonçage des pieux, ainsi qu'un suivi physico-chimique avant, pendant et après les travaux.
Monsieur Fournier précise qu'un poste électrique sera prévu pour que les navires puissent s'y raccorder et arrêter leurs moteurs. Le Grand Port Maritime de Dunkerque est aussi dans une démarche européenne vis à vis des « navires propres » qui disposeront d'un budget redistribué en fin d'année.
Après cette présentation en salle, Monsieur Fournier a effectué une visite des installations portuaires. L'accent a bien sûr été porté sur l'ensemble des passerelles actuellement en activité et sur le lieu du projet de la passerelle RoRo6. Si les documents papiers et la présentation du GPMD sont de qualité, la visite sur site permet encore davantage de comprendre le fonctionnement et le dimensionnement de ces installations.

Le 11 février 2021 à 15h00, une formation à distance organisée par « Proxi territoires » était programmée. Le thème était la présentation du registre numérique et son utilisation.
Etaient présents visuellement et en ligne

- Monsieur PELAEZ, formateur à CDV
- Madame Sophie Leroy, instructrice DDTM 59 /Sent/MSE
- Madame Pauline KERHOFF, Service environnement Police de l'eau GPMD
- Monsieur Thierry FOURNIER, Département et Développement prospective et environnement GPMD
- Monsieur Michel DUVET, commissaire enquêteur en charge de cette enquête publique

Monsieur PELAEZ a présenté les rubriques du registre accessible au public et les rubriques propres aux utilisateurs et principalement utilisables par le commissaire enquêteur.
Les thèmes de la publication des observations, du « caviardage » et du blocage parfois nécessaire de certaines de ces dernières ont été abordés.
Les e-mails s'intègrent automatiquement au registre numérique. Les dépositaires d'observations sur le registre numérique sont appelés à confirmer par mail leur contribution.
Une discussion s'est engagée concernant le report des observations consignées sur le registre papier ainsi que les courriers reçus en mairie de Loon-Plage. Ces éléments doivent être scannés pour apparaitre sur le registre numérique. Un accord doit être pris entre le secrétariat de la mairie de Loon Plage et les services du GPMD pour savoir qui se charge de ces reports. Cette réunion se termine à 16h30, chacun ayant obtenu les réponses aux questions posées sur l'utilisation de ce registre numérique.

II-5 Publicité de l'enquête

II-5-1 Publicité légale

Conformément aux textes en vigueur et à l'arrêté préfectoral du 01/02/2021, l'enquête à fait l'objet des publications suivantes :

- La voix du Nord du 5 février 2021
  du 22 février 2021

- Le Phare dunkerquois du 3 février 2021
  du 24 février 2021

Les parutions sont jointes en annexes.

II-5-2 L'affichage

L'affichage réglementaire selon l'article n°5 de l'arrêté préfectoral a été réalisé sur la commune de Loon Plage en mairie, sur le lieu du projet et sur le lieu des travaux de remplacement de la passerelle. Les contrôles ont été effectifs et le rapport d'huissier est joint en annexes.

II-5-3 Autres publicités

Le dossier d'enquête publique a été mis en ligne pendant toute la durée de l'enquête sur le site internet des services de l'Etat dans le Nord (www.nord.gouv.fr, rubrique « Politiques publiques/ Environnement/Eau/Police de l'eau/Consultation, participations et enquêtes publiques /Enquêtes publiques IOTA / Dossiers d'enquête publique ») et sur le site internet https://participation.proxiterritoires.fr/projet-de-remplacement-du-poste-transmanche-roro1

Un accès gratuit au dossier a été garanti sur rendez-vous sur un poste informatique dans les bureaux de la DDTM (Service Eau Nature et Territoires, unité Police de l'Eau-62 boulevard de Belfort -CS 90007-59042 Lille Cedex – ddtm-sent@nord.gouv.fr)

II-6 Prolongation de l'enquête

Le commissaire enquêteur a décidé de ne pas demander de réunion publique et de prolongation au vu de l'importance de la publicité et au regard des observations recueillies à mi – enquête.

II-7 Modalité de l'enquête

L'enquête s'est déroulée du 22 février au 23 mars 2021. Le siège de l'enquête a été fixé par la DDTM en mairie de Loon-Plage. La clôture du registre d'enquête a été réalisée par le commissaire enquêteur conformément à l'article 6 de l'arrêté préfectoral. La complétude du dossier a été vérifiée lors des permanences en mairie. Le public a pu être reçu dans des lieux corrects, adaptés à la confidentialité et à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Les permanences programmées étaient en mairie de Loon-Plage.
Lundi 22 février de 8h30 à 12h00
Mercredi 10 mars de 8h30 à 12h00
Mardi 16 mars de 13h30 à 17h00
Mardi 23 mars de 13h30 à 17h00
Ainsi qu'une permanence téléphonique le 5 mars 2021 de 13h30 à 17h00.

II-8 Clôture de l'enquête

Cette enquête a été close le 23 mars 2021 à 17h00 au siège de l'enquête, en mairie de Loon-Plage. Le commissaire enquêteur a récupéré le jour même le registre qui a été clôturé conformément à l'article 6 de l'arrêté préfectoral. De même à 17h00, le registre numérique a été clos, le public ne pouvant plus déposer d'observations.

III-CONTRIBUTIONS PUBLIQUES

III-1 La relation comptable des observations

Le décompte des observations est le suivant :
• Registre papier en mairie de Loon-Plage : un courrier reçu le 4 mars 2021 par mail en mairie de Loon-Plage (associations ADELE, ADELFA, FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT)

• Permanence téléphonique du 5 mars 2021 de 13h30 à 17h00
Aucun appel téléphonique

• Registre dématérialisé https://participation.proxiterritoires.fr/projet-de-remplacement-du-poste-transmanche-roro1
Un seul mail est en observation non traitée puisqu'il s'agit de la révision du PLU d'Ennevelin !!!

• Courriel projet-de-remplacement-du-poste-transmancheroro1@mail.proxiterritoires.fr
Pour info, un mail hors sujet envoyé à la mairie de Ennevelin (correspondant à un PLU)

Statistiques concernant le registre numérique
Visiteurs : 30
Visites : 127
Observation déposée 1 (non publiée hors sujet)
Téléchargements de documents 122
Visualisation de documents 119
Le tableau suivant indique la provenance par ville des visites sur le registre numérique

VILLE	VISITES
(not set)	16
Aix-en-Provence	3
Bordeaux	1
Boulogne sur Mer	1
Douai	2
Dunkerque	17
Grande- Synthe	1
Lille	3
Meximieux	1
Paris	79
Strasbourg	1
Valenciennes	1

III-2 Analyse qualitative des observations

III-2-1 Le public et les associations

Ce paragraphe reprend intégralement les observations des associations ainsi que les réponses du GPMD maître d'ouvrage et l'analyse du commissaire enquêteur.

MEMOIRE EN REPONSE DU GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE AUX OBSERVATIONS EMISES LORS DE L'ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE PORTANT SUR LE REMPLACEMENT DU POSTE TRANSMANCHE RORO1 SUR LA COMMUNE DE LOON PLAGE

Observation 1 :

« Le projet est en rapport direct avec la vocation première du GPMD ; il va contribuer à sécuriser et rendre plus opérationnel, l'accueil des navires « transmanche » les plus récents et à venir »

Réponse 1 du GPMD :

Le GPMD partage totalement cet avis qui est bien l'objectif du présent projet.
Pour rappel, comme indiqué dans le dossier d'enquête publique, le projet de remplacement du poste transmanche RoRo1 du Port Ouest de Dunkerque a pour objectif essentiel de pérenniser le trafic transmanche, réalisé actuellement par la société DFDS, sur la ligne Dunkerque-Douvres et de maintenir l'attractivité de ce service.
Actuellement, deux postes RoRo (passerelle RoRo1 et passerelle RoRo3) sont utilisés pour assurer le trafic transmanche (trois navires, à douze escales par jour, sur la ligne Dunkerque -Douvres).
L'essentiel du trafic est réalisé sur le poste RoRo3, le poste RoRo1 étant principalement utilisé soit en cas de travaux ou d'avaries sur le poste RoRo3, soit en cas de conditions météorologiques plus favorables à un accostage sur le poste RoRo1.Pour autant, la disponibilité d'une seconde passerelle reste indispensable pour garantir la pérennité de ce trafic très important pour le GPMD, représentant 30% du trafic total du port.

Analyse du commissaire enquêteur :

Le GPMD et les associations s'accordent sur le fait que c'est une nécessité de pérenniser ce trafic transmanche et de le rendre encore plus attractif avec des équipements adaptés aux navires de nouvelles générations.

Observation 2 :

« S' agissant des équipements nécessaires pour amortir l'accostage des navires « transmanche », ceux-ci doivent être suffisamment résistants eu égard aux nombreuses sollicitations liées aux nombreuses touchées de navires , le tout amplifié par une évolution des conditions météorologiques (recrudescence des phénomènes tempétueux) ; les associations demandent pour éviter une contamination éventuelle des fonds marins (libération de métaux lourds ou polluants organiques type polymères) consécutive à des phénomènes d'usure voire de dégradation partielle , que soit prévue la mise en place de dispositifs les plus résistants possible (à des coûts restant acceptables pour le maître d'ouvrage) »

Réponse 2 du GPMD :

Les défenses d'accostage du projet sont dimensionnées en prenant en compte la possibilité de vitesse de navires importantes (notamment pour permettre des accostages dans des conditions météorologiques très défavorables) et l'élévation du niveau moyen de la mer au cours de la durée de vie de la nouvelle passerelle estimée à 50ans, l'objectif du GPMD étant également d'avoir des défenses d'accostage les plus robustes possible.

Ces équipements étant particulièrement importants pour la disponibilité du nouveau poste RORO, ils seront inscrits dans le cadre du plan de surveillance et de maintenance préventive que le GPMD met en œuvre depuis de nombreuses années pour l'ensemble des équipements de ce type et d'une façon générale pour l'ensemble des équipements industriels (en plus des postes RORO, ces équipements industriels comprennent notamment : des écluses maritimes et fluviales, des ponts mobiles, des stations de pompage, etc.) dont il doit assurer la gestion. La politique de maintenance de ces équipements est notamment structurée sur la base d'un logiciel de Gestion de la Maintenance Assistée par Ordinateur (GMAO).

L'ensemble de ces dispositions doit permettre de réaliser les opérations de maintenance nécessaires sur les défenses d'accostage du nouveau poste RORO avant la chute à l'eau d'aucuns de leurs composants, évitant ainsi tous risques de contamination des fonds marins.

Analyse du commissaire enquêteur :

Concernant la résistance des équipements nécessaires pour amortie l'accostage des navires, le GPMD a une politique de maintenance de ces équipements de plus en plus sollicités et dispose d'un logiciel de maintenance assistée par ordinateur GMAO.

Observation 3 :

> « Concernant la protection électrique (cathodique) des structures métalliques, les associations demandent une vérification périodique de son efficacité. »

Réponse 3 du GPMD :

En complément de la politique maintenance mise en œuvre pour ses équipements industriels (cf. réponse 2), le GPMD a mis en œuvre il y a une dizaine d'années une politique de maintenance de ses infrastructures portuaires (Digues, jetées, quais, etc.) basée sur la méthode des Visites Simplifiées Comparées (VSC), développée par les services techniques de l'Etat. Dans le cadre de cette démarche, toutes les structures métalliques de ces infrastructures (Pieux, palplanches, etc.) font aujourd'hui l'objet d'une surveillance des protections mises en œuvre contre la corrosion, comprenant notamment :

- Des mesures de potentiel à la mise en service, 3 mois après la mise en service et ensuite tous les 3 ans ;
- Des contrôles par plongeurs, à l'occasion des inspections subaquatiques réalisées tous les 5 ans.

La nouvelle passerelle roulière RoRo6 et ses aménagements connexes, ainsi que l'extension du port de services, seront intégrés dans ce plan de maintenance des infrastructures portuaires.

Analyse du commissaire enquêteur :

Dont acte. Le GPMD dispose déjà d'un plan de maintenance des infrastructures portuaires ; le projet RoRo6 sera intégré dans ce dispositif.

Observation 4 :

« Les associations demandent des précisions quant aux modalités de collecte des eaux usées sanitaires et des déchets d'exploitation du navire, en précisant que ces opérations peuvent bien être assurées lors des courts temps d'escale »

Réponse 4 du GPMD :

Comme toutes les compagnies maritimes, les compagnies transmanche sont responsables de l'élimination des déchets d'exploitation et des eaux usées de leurs navires. A ce titre, la compagnie DFDS, qui exploite actuellement 3 ferries sur les postes RORO1 et RORO3 (cf. réponse 1), a le choix, soit de recourir à l'organisation mise en place par le GPMD pour mettre à disposition de l'ensemble des navires faisant escale au port de Dunkerque des moyens pour l'élimination de leurs déchets, soit de recourir à un contrat spécifique avec un opérateur pour l'élimination de ses déchets. Actuellement, elle a recours à la 2ème solution.
Actuellement chaque navire fait 4 heures d'escale par jour à Dunkerque et 4 heures d'escale à Douvres, soit 8 heures d'escale au total par jour. De plus, chaque navire fait au moins un arrêt technique de 8 heures par semaine. Ces différents arrêts permettent à DFDS et à son prestataire de procéder à l'évacuation des déchets.
Le projet de nouveau poste RORO n'aura aucun impact à ce sujet, les temps d'escale restant inchangés par rapport à la situation actuelle.

Analyse du commissaire enquêteur :

La gestion des eaux usées sanitaires et des déchets d'exploitation sont déjà pris en compte et un contrat entre la compagnie DFDS et un opérateur privé est acté ; la situation restera identique après la construction de la nouvelle passerelle.

Observation 5 :

« Il est signalé au dossier que la solution technique relative à la mise en place d'une protection des fonds « anti-affouillement » n'est pas connue ; il serait bon d'apporter au milieu associatif l'information le moment venu »

Réponse 5 du GPMD

Le GPMD pourra communiquer au milieu associatif, sur leur demande, la solution technique retenue pour la protection anti-affouillement des fonds marins au niveau du poste d'accostage de la future passerelle roulière RoRo6.

Analyse du commissaire enquêteur :

Dont acte. Le GPMD se doit de prévenir les associations à ce sujet.

Observation 6 :

« En phase chantier, toutes les dispositions envisagées sont de nature à limiter les perturbations sur le milieu marin ; avec les effets du changement climatique, il y aura peut-être lieu de tenir compte d'un léger décalage des périodes de nidification de certaines espèces d'oiseaux nicheurs éventuellement présents dans le champ proche des travaux (y compris l'installation de chantier). »

Réponse 6 du GPMD

Tout d'abord, il convient de rappeler que le projet de la passerelle RoRo6 et l'extension du port de service s'inscrivent dans un milieu très anthropisé (présence de nombreuses activités industrielles, logistiques et portuaires) et artificialisé (bassins portuaires) et qu'ils concernent essentiellement le milieu aquatique.

Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique, les seuls impacts prévisibles des travaux sur l'avifaune sont essentiellement liés à un dérangement des individus du fait des nuisances sonores qui se traduira par un déplacement des individus, plus ou moins important selon leur tolérance aux travaux, vers des secteurs plus calmes largement présents au nord du Canal des Dunes ou à l'Est du projet. Ces impacts ont été jugés faibles et temporaires.

Analyse du commissaire enquêteur :

Le projet situé au sein d'activités industrielles, logistiques et portuaires se trouve dans des bassins portuaires artificialisés fréquentés journellement par des navires de grande dimension. L'impact principal est l'enfoncement des pieux dont la méthode de vitrofonçage sera privilégiée.

III-2-2 L'autorité environnementale et la commission locale de l'eau

Les avis de l'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable, de la commission locale de l'eau du SAGE du Delta de l'Aa ainsi que le mémoire du GPMD et l'analyse du commissaire enquêteur figurent en annexes de ce rapport.

IV- CLOTURE DU RAPPORT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale portant sur le remplacement du poste transmanche RoRo1 sur la commune de Loon-Plage, demande d'autorisation environnementale présentée par le Grand Port Maritime de Dunkerque s'est déroulée conformément à l'arrêté préfectoral du 1er février 2021 qui en fixait les modalités d'organisation.
La réunion de présentation du dossier avec un responsable du GPMD ainsi que la visio-conférence concernant la gestion du registre numérique avec le formateur la DDTM, le GPMD et le commissaire enquêteur ont permis d'obtenir les informations nécessaires à la compréhension du dossier à la gestion des registres.
Le registre en mairie de Loon-Plage ainsi que le registre dématérialisé ont bien été clos le 23 mars 2021 à 17h00 précises.
L'affichage a été correctement réalisé par le GPMD et vérifié par un huissier. La mairie de Loon-Plage avait bien mis en place les gestes barrières au vu du contexte sanitaire actuel, présence de plexiglass et de gel hydroalcoolique. La salle de permanence était accessible aux personnes à mobilité réduite.
La population ne s'est pas mobilisée pour ce projet ; seules les associations environnementales ont formulées leurs observations et propositions. Ce chapitre clos le rapport. Les conclusions et avis motivés ainsi que les annexes de ce rapport sont traités dans des documents différents.

Fait à Hazebrouck, le 31 mars 2021

Michel DUVET,
Commissaire enquêteur