




Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#) 

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : 22 / 06 / 2023

Dossier complet le : 22 / 06 / 2023

N° d'enregistrement : F-032-23-C-0130

1 Intitulé du projet

Aménagement d'un terre-plein pour voitures électriques au port Est de Dunkerque (ex-raffinerie SRD)

2 Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE

Raison sociale

Dunkerque-Port

N° SIRET

7 8 3 5 9 5 0 3 6 0 0 0 1 4

Type de société (SA, SCI...)

Etablissement public ou régie à caractère

Représentant de la personne morale : Madame

Monsieur

Nom

GEORGES

Prénom(s)

MAURICE

3 Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)
39° 39°	Terre-plein de 9,5 ha de surface imperméabilisée avec récupération des eaux pluviales et rejet au bassin maritime après traitement. b) dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha. IOTA : 2.1.5.0 - 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D)

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

Oui Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

Oui Non

4 Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire.

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le GPMD a mis en place une politique d'aménagement raisonnée des espaces disponibles qui se double d'une démarche ambitieuse de revitalisation des friches industrielles. La reconstruction du port industriel est aujourd'hui un impératif pour permettre un développement durable de la zone industrialo-portuaire, permettant notamment la réduction de la consommation d'espaces naturels ou à fort enjeux environnementaux.

Le GPMD projette d'affecter ce projet à une activité logistique attachée au secteur automobile, et plus particulièrement en faveur de la mobilité électrique.

L'objectif du projet est de disposer d'un terminal de transbordement en import/export de voitures neuves électriques proche d'un quai.

4.2 Objectifs du projet

Le projet consiste en l'aménagement d'un terre-plein clôturé de 9,5 ha revêtu en enrobés, équipé de l'éclairage, d'un réseau d'assainissement en partie existant, d'eau potable et de défense incendie. Il se situe au droit d'une partie d'une friche industrielle entièrement artificialisée de l'ancien site de la raffinerie de Dunkerque (SRD), dans le cadre de sa revalorisation.

Le projet ne nécessite pas de travaux de démolition préalables, ceux-ci ayant été menés par l'ancien exploitant. Le terrain restitué au GPMD qui servira de base au projet est de manière générale exempt de toute infrastructure aérienne, réseau de subsurface, etc. et à l'apparence d'une friche remaniée.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

Le projet est décrit dans la notice technique jointe en annexe 82-2 au présent dossier.

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Les véhicules seront acheminés par camion ou navires en provenance d'usines de la région des Hauts de France ou de pays européens, puis seront parqués sur le terminal en attente de leur transbordement.

Des petites opérations de reconditionnement pourront y être effectuées: préparation de lots, rinçage extérieur, petites réparations, etc...

Le quai de transbordement, le quai Freycinet 13, est voisin du terminal. Les débarquements et embarquements de véhicules seront effectués par les dockers, entre le quai et le terminal voitures neuves. Un portail sera aménagé dans la clôture du site, au plus près de la zone d'amarrage des navires.

4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

autre : Le projet a fait l'objet d'une analyse réglementaire au regard de l'article R122-2 du Code de l'Environnement relatif à l'évaluation environnementale et à l'article R214-1 du même code relatif à la nomenclature de Loi sur l'Eau. En cas d'avis favorable de l'examen au cas-par-cas, un dossier de déclaration sans étude d'impact complémentaire au titre de la Loi sur l'Eau sera déposé.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Terre-plein de 9.5 ha	9.5 hectares

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : 2025 Voie : de l'Ouvrage Ouest

Lieu-dit : Port Est

Localité : Dunkerque

Code postal : 5 9 1 4 0 BP : Cedex :

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : 0 2 ° 2 0 , 1 5 " E Lat. : 5 1 ° 0 2 , 4 0 " N

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Point de d'arrivée : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

 Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune à l'échelle du projet. ZNIEFF de type I les plus proches : - 1,2 km au Nord : Dune du Clipon - 1,6 km à l'Ouest-sud-ouest : Marais et pelouses sableuses de Fort Mardyck
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune à l'échelle du projet
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Commune de Dunkerque
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun à l'échelle du projet Présence de terrains du Conservatoire du Littoral sur l'emprise de la ZNIEFF de type I (Marais et pelouses sableuses de Fort Mardyck) : 1,6 km à l'Ouest-sud-Ouest : Les Salines de Fort Mardyck

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPBE de la Communauté Urbaine de Dunkerque - en cours de révision Le site s'inscrit en zone à bruit modéré (compris entre 55 et 65 dB) ou le seuil Lden de 68 dB (A) n'est pas dépassé
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun à l'échelle du projet
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit au port Est industriel historique de Dunkerque. Les terrains d'assise sont des remblais sableux d'après-guerre issus d'opérations de dragage du port et déposés dans le cadre de la construction de l'ancienne raffinerie de Dunkerque. La zone est fortement anthropisée et à fait l'objet de nombreux remaniements des sols dans le cadre de travaux d'aménagements et dépollution.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le PPRT "multi-site" de la plate-forme industrialo-portuaire de Dunkerque a été approuvé par arrêté préfectoral le 28 décembre 2015. Le projet s'inscrit au sein de l'emprise d'un ancien site concerné par le PPRT. Il est donc situé dans l'emprise du PPRT "multi-site"
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site est inscrit au sein du PGRI du Bassin Artois-Picardie approuvé le 18 mars 2022. Il est localement décliné au sein du Territoire à Risque Important d'inondation (TRI) de Dunkerque. La commune est également soumise au PPRL prescrit par AP du 26 juillet 2018
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit au droit de l'ancien site de la SRD ayant lui même été occupé par une 1ère raffinerie détruite pendant la 2nde guerre mondiale. Cette occupation historique a été génératrice de dommages notables aux sols et aux eaux souterraines du site. Sa réhabilitation a été encadrée par la DREAL afin de restaurer sa compatibilité avec son futur usage industriel, comprenant un recouvrement.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune à l'échelle du projet
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun à l'échelle du projet
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun à l'échelle du projet Sites les plus proches : - Fort Vallières - 7,3 km au Sud-sud-est - Dunes de Flandre maritime - 7,4 km à l'Est

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Site Natura 2000 - Directive Habitats le plus proche à 1,2 km au Nord (FR3102002 - Bancs des Flandres) - Site Natura 2000 - Directive Oiseaux le plus proche à 1,2 km au Nord (FR3112006 - Bancs des Flandres)
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun à l'échelle du projet. Site le plus proche : Dunes de Flandre maritime - 7,4 km à l'Est

6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non en phase d'exploitation, le terre-plein sera rendu imperméable (revêtement enrobés). Un drainage par pointes filtrantes sera nécessaire jusqu'à 2m de profondeur, en phase de travaux pour installer les conduites d'assainissement du terminal.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Un équilibre des déblais/remblais sera effectué sur l'emprise, de part et d'autre de l'altimétrie moyenne du site se situant à la cote moyenne de 6.0 NGF.
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non, voir ci-dessus.
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Oui, les réseaux d'alimentation en eau potable, incendie, etc.. passent en bordure du site.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit au droit d'un ancien site industriel historique (raffinage d'hydrocarbures) ayant fait l'objet d'importants travaux de démolition et de dépollution. Le sol et sous-sol sont composés de remblais anthropiques remaniés en conséquence, n'ayant pas permis le développement de biodiversité.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	- Pas d'impact sur l'hydrodynamique sédimentaire, ni sur la qualité des eaux marines et littorale. - Pas d'impact sur la qualité des eaux du bassin portuaire, les rejets d'eau issus de l'activité seront traités. - L'éclairage en pleine intensité est limité aux heures de chargement/déchargement des navires, soit des cycles de 2 à 3 heures par semaine. - Absence de superstructures hautes pouvant contrarier le déplacement des espèces.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet permettrait la revalorisation d'un ancien site industriel sans porter atteinte à une surface naturelle ou agricole existante.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit au sein du PPRT multi-site de la zone industrialo-portuaire de Dunkerque
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Dunkerque est concernée par le PPRL. Cependant le projet ne s'inscrit pas au sein d'un site sujet au risque d'inondation ou de submersion marine.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se limite à la création de terre-pleins dont l'usage se destine à de la logistique automobile. Cet usage n'est pas générateur de risques sanitaires
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'inscrivant au droit d'un ancien site pollué, des servitudes et restrictions d'usage sont prescrites, dont un recouvrement afin d'éviter tout contact avec des matériaux contaminés résiduels

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Prévisions de 150 camions/semaine sur une amplitude de 10h environ. - Rotation de 1 500 véhicules par semaine. - 1 navire = 1 500 à 8 000 VL, 1 navire / semaine au démarrage
	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Très peu de bruit généré par le déplacement ou la préparation des véhicules électriques. Bruit généré par les navires en manœuvre, et par la circulation PL.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site s'inscrit en zone à bruit modéré (compris entre 55 et 65 dB) ou le seuil Lden de 68 dB (A) n'est pas dépassé.
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le terre-plein sera éclairé par des poteaux-phare disposant de projecteurs à Led orientés vers le sol. La puissance maximale sera de 40 lux.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le territoire portuaire comprend un grand nombre d'entreprises fonctionnant le jour et la nuit, sur les terminaux bord à quai ou à l'intérieur des terres.
	Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Engendre-t-il des rejets liquides ?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les eaux pluviales et de rinçage des véhicules seront collectées dans un réseau d'assainissement, puis traitées par déboureur/séparateur hydrocarbures, avant leur rejet au bassin.
Si oui, dans quel milieu ?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bassin maritime --> 100 l/seconde à son maximum

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne prévoit pas de rejets autres que les eaux pluviales et de rinçage des véhicules.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Uniquement en phase Travaux. Des excavations de matériaux sont possibles, notamment dans le cadre de la pose de réseaux et d'utilités connexes, mais le projet prévoit leur réemploi sur site. Ainsi, conformément à la réglementation en vigueur, les travaux ne seront pas générateurs de déchets autres que des OM et DIB classiques de chantier et base-vie
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit en zone industrialo-portuaire
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'usage retenu pour le projet est industriel, en compatibilité avec le PLUC et les usages retenus lors de la remise en état du site.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

IOTA - Rubrique 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 supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D) »

Les eaux pluviales du terre-plein imperméabilisé seront recueillies et transférées vers un dispositif de traitement (débourbeur et séparateur d'hydrocarbures) avant envoi vers un ouvrage de collecte et d'évacuation au bassin maritime. Cet ouvrage portuaire est déjà en place et connecté avec le site.

Le port s'est par ailleurs assuré par le passage d'un écologue, de l'absence d'enjeux de biodiversité dans l'emprise du projet.

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

Le projet porte sur la création d'un terre-plein destiné à l'accueil d'activités logistiques en lien avec le secteur automobile.

Le choix d'une implantation au droit d'un ancien site industriel réhabilité, dans un contexte industriel fort (port Est de Dunkerque) permet d'éviter l'anthropisation ou l'artificialisation de terrains n'ayant jamais reçu d'occupation particulière. Les enjeux environnementaux et humains y sont faibles. Le site a été entièrement remanié lors de sa dépollution et sa surface est constituée d'une plateforme sableuse.

D'un point de vue sanitaire, le site est remis en compatibilité pour un usage industriel avec servitudes et restrictions d'usage. L'une d'elles impose le recouvrement du site afin d'éviter tout contact entre des pollutions résiduelles (métaux) et les futurs usagers du site. La création d'un terre-plein permet une couverture imperméable, continue et pérenne dans le temps.

D'autre part, l'usage projeté n'est pas sensible ni générateur de risques sanitaires. L'activité y sera essentiellement réalisée à l'air libre (logistique automobile) et ne nécessite pas de stockage ou d'utilisation de produits dangereux ou toxiques.

Les travaux se dérouleront en hiver et début printemps.

7 Auto-évaluation (facultatif)

① Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Au regard de notre analyse, une évaluation environnementale n'apparaît pas nécessaire pour le projet d'aménagement d'un terre-plein au sein du site de l'ancienne SRD.


Ce projet s'inscrit en effet au cœur d'un secteur du territoire industriel-portuaire dunkerquois historique et occupé par des industries "lourdes". Les enjeux naturels y sont très limités voire inexistants, la zone ayant été fortement remaniée tant lors de son exploitation que lors de sa dépollution. Il est à l'état de friche sableuse, rendue compatible pour un usage industriel mais dispose de servitudes. L'une d'elles impose la couverture pérenne du site, afin d'éviter tout contact avec des résiduels de pollution. Le projet instaurera cette barrière et son usage est non sensible. Au regard de ces éléments, le projet participe à l'amélioration de la qualité des milieux. Il permet la revalorisation d'un site à passif environnemental et l'évitement de la consommation d'espaces naturels ou à forts enjeux .

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié.	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain.	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	<input checked="" type="checkbox"/>
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

 Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1	Notice technique descriptive du projet	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Photos du site en exploitation 1936 et 2016	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Diagnostic écologique du site	<input checked="" type="checkbox"/>
4		<input type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Nom

Prénom

Qualité du signataire

À

Fait le / /

Téledéclaré le 22/06/202

Signature du (des) demandeur(s)

ZONE PORTUAIRE EST

TERMINAL POUR VOITURES NEUVES

sur le SITE de l'EX-SRD

Création d'un terre-plein

NOTICE TECHNIQUE

Description des travaux pour le dossier d'examen au cas par cas

Emetteur :



Mandataire :

F					
E					
D					
C					
B					
A	1/06/2023	Document initial	F. Lapère	G. Debril	D. Lefranc
Ind	Date	Modifications	Etabli	Véifié	Approuvé

Emetteur :	Statut	Nom de l'entreprise							
		GPM/D/AE/GC							
		DOC Ref : ANX82-1_NOTICE-TECH.pdf							
		DOC N°	OP1579	TMC	TTC	GC	DCP	02	A
			Projet	N° Marché	Tranche	Emetteur	Type de document	N° ordre	Indice

Document protégé, propriété exclusive du Grand Port Maritime de Dunkerque. Ne peut être utilisé ou communiqué à des tiers sans autorisation.

Echelle(s)

(Avant réduction ou agrandissement)

SOMMAIRE

<i>I CONTEXTE DU PROJET</i>	3
<i>II DESCRIPTIF DES TRAVAUX</i>	4
2.1 Emprise projet	4
2.2 Conditions de site	4
2.3 Phasage des travaux	5
2.4 Descriptif des tâches principales	5
2.4.1 Reprofilage du terrain	5
2.4.2 Assainissement	6
2.4.3 Le terre-plein	8
2.5 Autres équipements	10
2.5.1 L'Eclairage	10
2.5.2 Réseau électrique	10
2.5.3 Réseau incendie	10
2.5.4 Clôtures	10
2.5.5 Locaux	10
2.5.6 Aire de rinçage des véhicules	11
2.5.7 Aire de traitement des eaux de ruissellement	11
2.5.8 Accès au terminal	11
2.6 Gestion environnementale en cours de travaux	13
2.6.1 Excavation et gestion des déblais	13
2.6.2 Rabattement de nappe	14
2.7 Gestion du risque pyrotechnique	14
<i>III PLANNING – COUT</i>	15

I CONTEXTE DU PROJET

Le GPMD souhaite implanter un terminal de transbordement de voitures neuves proche d'un quai portuaire pouvant accueillir des navires « Cars Carriers » à rampe arrière pour y charger ou décharger des véhicules électriques.

Le site de l'ancienne raffinerie SRD-COLAS se prête à cette activité de par sa localisation proche des quais, et par sa vocation à accueillir des activités industrielles et logistiques eco-responsables (activités de décarbonation, liquéfaction du CO₂, non émissives, etc.).

Le GPMD développe une politique d'aménagement raisonnée des espaces disponibles qui se double d'une démarche ambitieuse de revitalisation des friches industrielles permettant notamment la réduction de la consommation d'espaces naturels.

Le site a été activement exploité depuis les années 1930 pour le raffinage de pétrole brut puis pour la production d'huiles et de bitumes. Trois appontements pétroliers desservaient le terminal. La société SRD a cessé ses activités industrielles début 2016. Depuis cette date, le site a fait l'objet de lourds travaux de désamiantage et de déconstruction des installations, puis de dépollution du sous-sol, avant restitution au Grand Port Maritime de Dunkerque à partir de 2023.

Voir en annexe 82.2 les photos du site en activité.

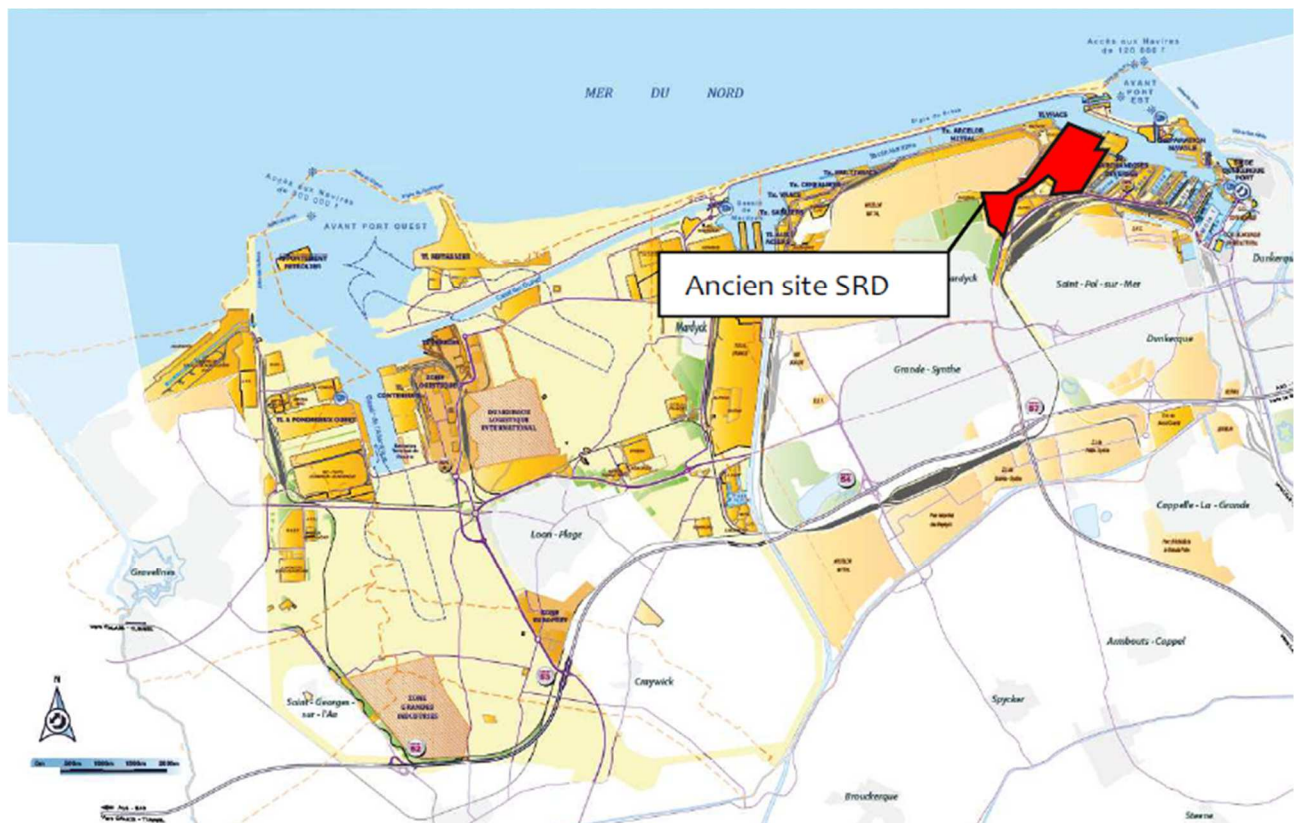


Figure 1 - localisation du site

II DESCRIPTIF DES TRAVAUX

2.1 Emprise projet

Le projet occupe une emprise de 9.5 ha au Sud Est du site de l'ex-SRD, contigu à l'est à la route du môle 6 qui longe le terre-plein du quai du Freycinet 13, et au Sud par la route de l'ouvrage Ouest.



Figure 2 - Emprise projet

2.2 Conditions de site

L'altimétrie du terrain se situe à la cote moyenne de 6.00 NGF (+8.70 CM Dk Est, altimétrie du quai Freycinet 13 mitoyen à + 8.15 CM Dk Est). Le terrain est relativement plat.

Le sous-sol est constitué essentiellement de sables du Flandrien, dont la partie supérieure a pu être apportée en remblai lors des aménagements au siècle dernier. Cette couche de sable fin et compact, d'une épaisseur de 25 m environ, surmonte la couche d'Argile des Flandres. Des passes ou lentilles limono-sableuses à argilo-sableuses peuvent s'intercaler dans ces sables.

Historiquement, le secteur a fait l'objet d'un drainage de la nappe phréatique superficielle qui a cessé avec la fin de l'activité sur le site. Avec l'arrêt du drainage, la nappe phréatique est remontée et se situe approximativement à une cote comprise entre +4.0 et +5.0 NGF. Par comparaison, le niveau moyen du bassin portuaire mitoyen au site se situe à la cote +3.0 NGF (+5.70 CM DK Est).

2.3 Phasage des travaux

Le planning des travaux prévoit un démarrage fin d'année 2023, par l'installation de la base-vie, des clôtures de chantier et de la signalisation, la création des pistes, ainsi que des premiers travaux de reprofilage du terrain.

S'ensuivront les terrassements pour pose des conduites d'assainissement, d'eau potable et des fourreaux, la réalisation de la structure de terre-plein, la pose des mâts d'éclairage, pose des clôtures, et la mise en service de l'alimentation électrique.

Le planning prévisionnel est joint au dernier chapitre.

2.4 Descriptif des tâches principales

2.4.1 Reprofilage du terrain

Le terrain est rendu au GPMD à une cote altimétrique moyenne de 6.0 NGF, correspondant à l'altimétrie du terrain naturel de la zone. La réalisation d'un terre-plein nécessite la création de pentes pour l'écoulement des eaux pluviales (pentes 1.5 %), et donc un reprofilage du terrain naturel avec une forme de « toit en pente » et des lignes de points hauts et bas. La différence d'altimétrie extrême entre un point haut et un point bas sera de 75 cm. La cote altimétrique minimale atteinte sera ponctuellement +5.6 NGF.

Ce seront donc les terres de surface qui seront déplacées par des bulls ou niveleuses guidés par GPS.

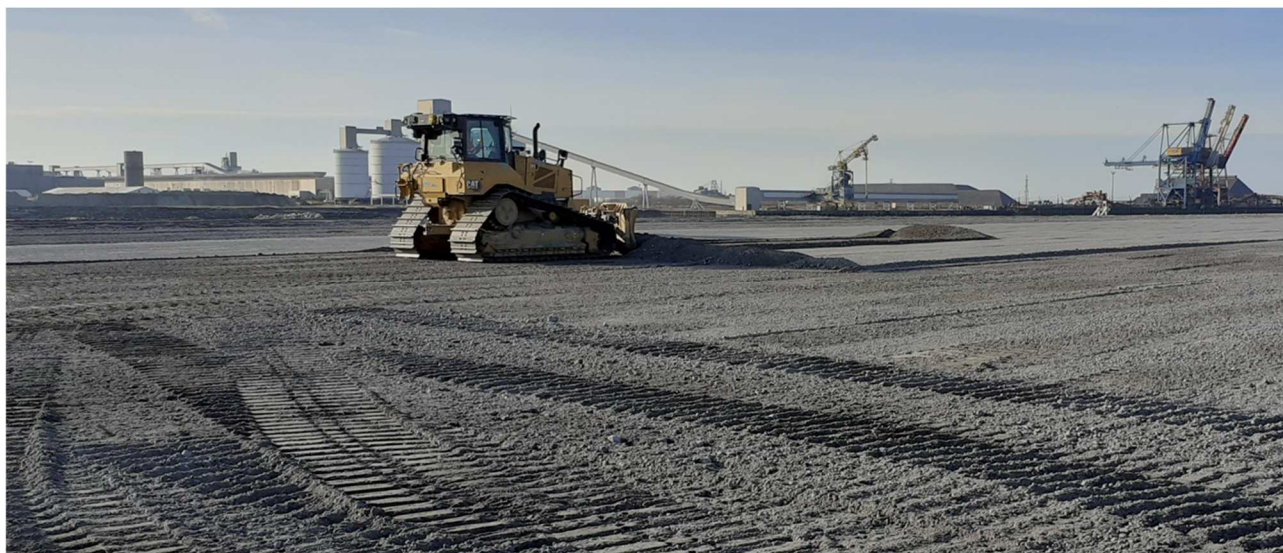


Figure 3 - Nivelage par un bull

Le fond de forme ainsi profilé sera compacté avec un compacteur de type V3 ou V4 selon les prescriptions du guide GTR. La structure de terre-plein sera montée sur cette couche de forme.

Le volume des terres déplacées est estimé à 100 000 m³.

2.4.2 Assainissement

Les eaux de ruissellement seront récupérées par un caniveau à fentes ou par des grilles collectrices, qui déboucheront dans une conduite d'assainissement principale de diamètre 1 500 mm à 1 000 mm. Ce réseau acheminera les eaux collectées vers une aire de traitement des eaux de ruissellement située au Sud du terminal.

Le réseau permettra de stocker une pluie vingtennale et de gérer une pluie centennale par débordement sur le terre-plein en points bas.

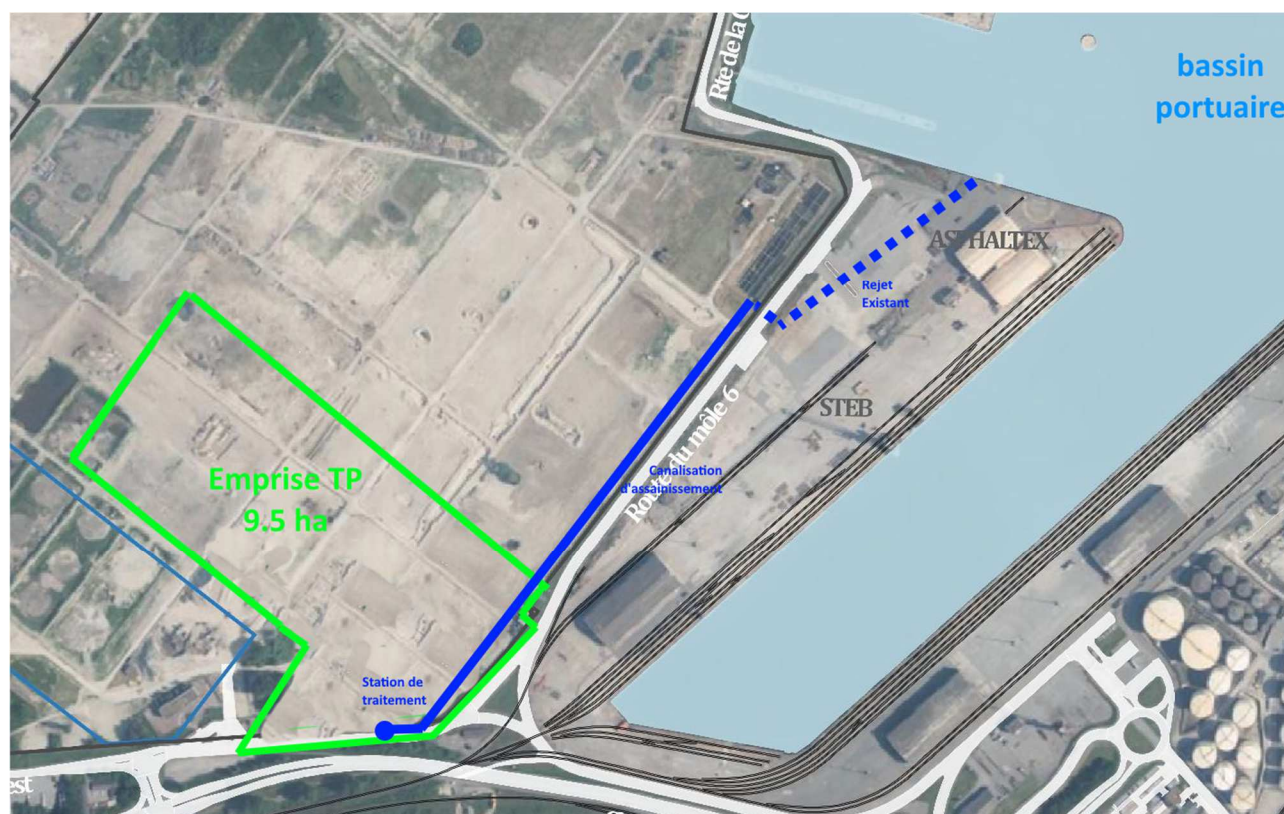


Figure 4 – Schéma de principe du collecteur principal

La méthodologie d'intervention sera la suivante :

- Terrassement d'une préfouille à l'aide de pelles à chenilles. Les pointes filtrantes seront installées dans la préfouille pour le rabattement de nappe, à l'opposé de la piste de chantier afin de ne pas créer de gêne. Les produits de terrassement seront stockés à proximité de la fouille en cordon le long de la piste d'accès.
- Les eaux de rabattement feront l'objet d'un traitement par une STEP foraine type containerisée, avant rejet au bassin. Le débit de rejet du rabattement de nappe provisoire sera de l'ordre de $3 \text{ m}^3/\text{j}$ (REX travaux d'aménagement 14 ha de terre-plein bord à quai, 2021-2022).
- Lorsque le rabattement sera fonctionnel, réalisation de la tranchée et réalisation d'un lit de pose en grave. Les sections de tuyaux sont alignées sur la piste, prêtes à être posées par la grue.

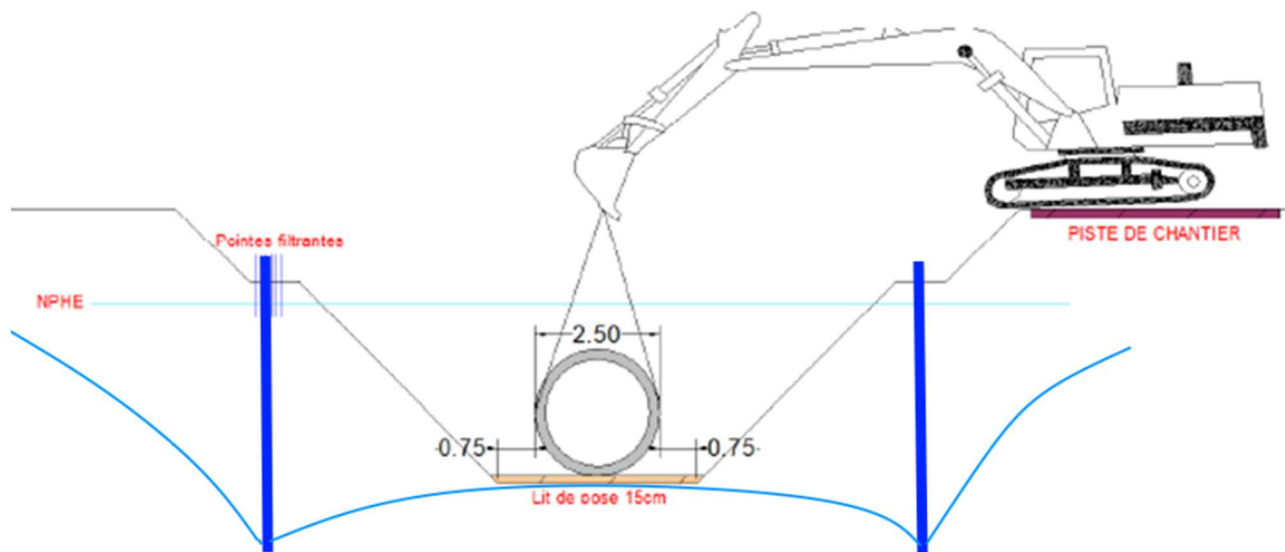


Figure 5 - Principe de pose des canalisations d'assainissement

Le rayon d'influence d'une pointe filtrante est localisé à l'emprise à drainer.

- Remblais périphériques des canalisations à l'avancement, et remblais des couches supérieures par passes successives avec compactage.
- Pose des ouvrages d'assainissement de traitement des eaux pour mise en service du réseau.
- Les tranchées et la pose des fourreaux se feront en simultanément avec l'assainissement par une autre équipe dédiée à cette tâche.

Les terres excédentaires seront soit réutilisées sur site conformément à la réglementation en vigueur et aux prescriptions relatives à la gestion des terres excavées, soit évacuées en filière de gestion adaptée hors site.

Le volume des terres excavées correspondant au volume des canalisations enterrées est estimé à 3 000 m³.

2.4.3 Le terre-plein

Le terre-plein présentera des profils en toit avec des pentes de 1.5 % transversalement et 0.4 % longitudinalement, qui permettront l'écoulement et la collecte des eaux de ruissellement en points bas.

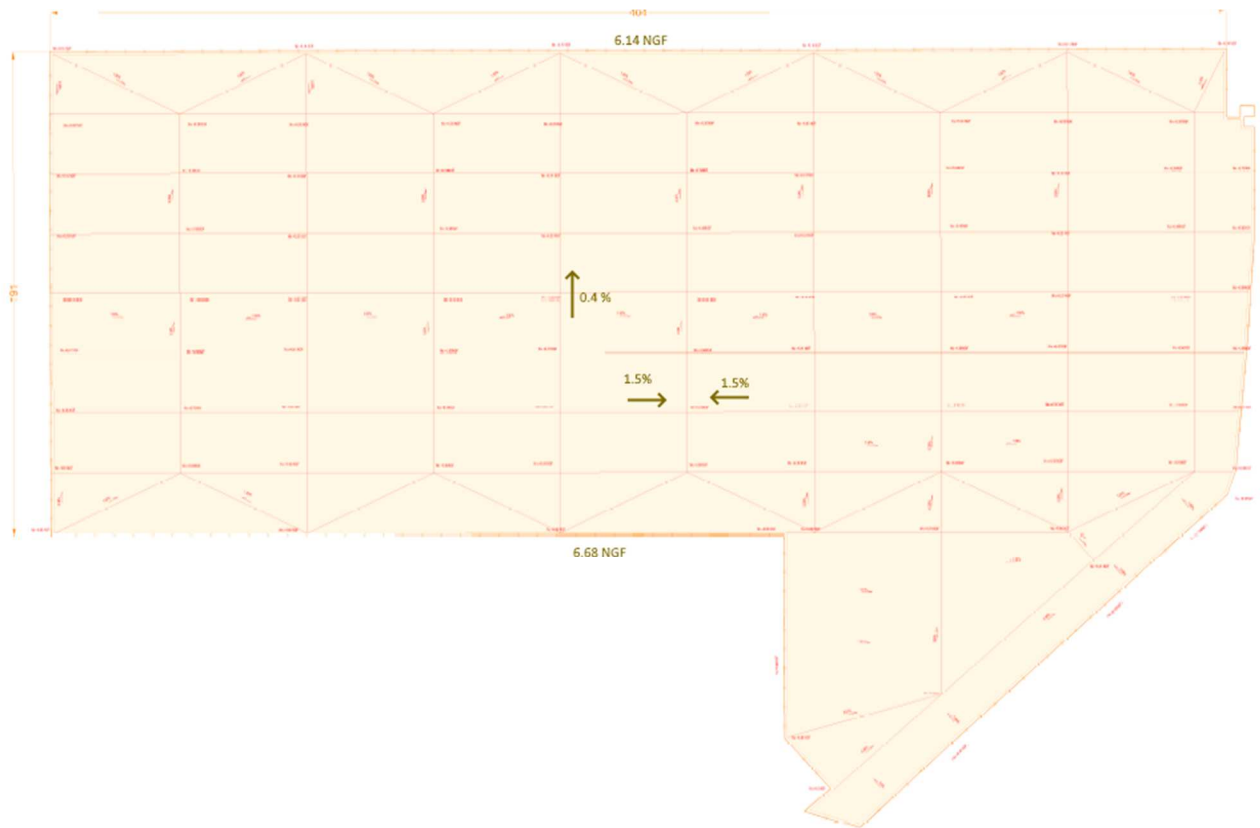


Figure 6 - Plan altimétrique du projet

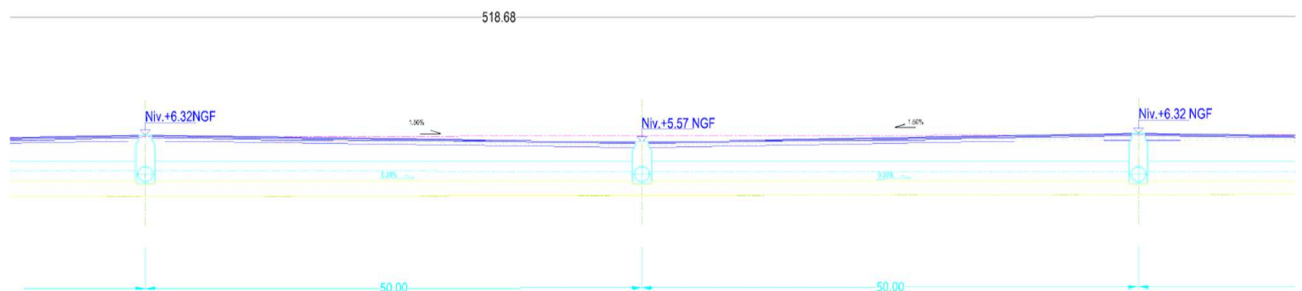


Figure 7 - Coupe type du terre-plein

Sa structure sera de type « lourde », constituée d'une couche de fondation en un matériau granulaire traité au liant hydraulique, surmontée de 2 à 3 couches d'enrobés.

L'épaisseur de la structure sera de l'ordre de 70 cm, dont 20 cm d'enrobés à module élevé.

Le terre-plein est dimensionné pour recevoir des surcharges lourdes, la circulation de poids lourds, voire de Reach Stackers.

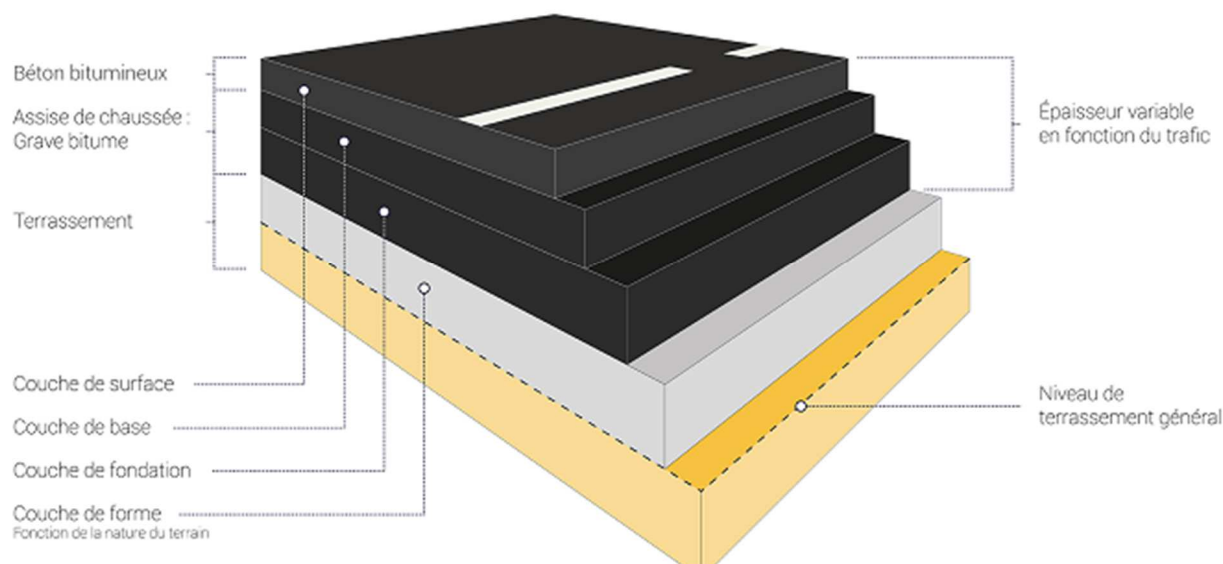


Figure 8 - Schéma type de la structure du terre-plein

La méthodologie d'intervention sera la suivante :

- Epandage du liant hydraulique et d'un éventuel correcteur granulométrique sur la surface du terre-plein
- Malaxage des matériaux d'apport avec le sable en place, et apport d'eau
- Compactage mécanique avec compacteur type V5 à monobille, et/ou à pneu
- Cloutage de la couche de forme constituée, avec un gravillonnage puis compactage
- Epandage de la couche de cure en émulsion gravillonnée.

Après un temps de séchage de 2 à 3 semaines selon les conditions météorologiques, application des enrobés :

- Epandage en 1 ou 2 couches de l'assise en enrobés type EME, puis de la couche d'accrochage.
- Epandage de la couche de roulement en enrobés type BBME.

2.5 Autres équipements

2.5.1 L'Eclairage

L'éclairage du terre-plein se fera par poteaux-phares de 28 m de hauteur, à l'instar des dispositifs existants sur les terre-pleins portuaires, avec des projecteurs permettant un niveau d'éclairage de 40 lux pour le travail et 10 lux hors exploitation.

Les poteaux phares sont fondés sur un massif superficiel en béton armé, sur et autour desquels pourront être adjointes des prises électriques et des bornes incendies.

Ils seront espacés de 100 m dans les 2 directions, soit 9 PPh au total.

2.5.2 Réseau électrique

Il est prévu pour l'alimentation des poteaux phares et des prises électriques. Les fourreaux d'alimentation seront posés en même temps que les canalisations d'assainissement, à une profondeur de 80 cm à 1 m, soit sous la structure de terre-plein.

Le réseau sera alimenté par une armoire électrique pouvant délivrer 100 kW, raccordée au réseau ENEDIS. Les anciennes installations de SRD pourront être réutilisées.

2.5.3 Réseau incendie

La défense incendie équipée de poteaux incendie DN150 tous les 200 m, est prévue depuis le réseau d'eau potable qui longe l'emprise du site. Les canalisations seront posées en même temps que les travaux de terrassement pour les assainissement et réseaux.

2.5.4 Clôtures

Le nouveau terre-plein sera entouré d'une clôture de 1 400 ml en panneaux rigides et de hauteur 2.5 m, surmontés de bavolets inclinés et d'un concertina.

Un portail principal permettra l'accès au site à partir de la route de l'ouvrage Ouest, et 2 portails permettront les accès au quai Freycinet 13 lors des opérations de chargement et de déchargement des véhicules.

2.5.5 Locaux

L'espace vie sera composé de bungalows modulaires autonomes en eau et en électricité. Les modules combinent réfectoire, vestiaire et sanitaire en total autonomie.

Les bungalows seront posés à même le terre-plein. Aucune fondation ni passage de réseaux n'est prévu.

2.5.6 Aire de rinçage des véhicules

Une station de rinçage de type « Kärcher » (30 l/véhicule) est prévue à l'entrée du site afin de pouvoir traiter les véhicules éventuellement souillés en descente de navire et/ou par les déjections d'oiseaux sur le parc. Il n'est pas prévu d'utilisation de produits détergents. Les eaux de rinçage seront collectées et renvoyées vers une aire de traitement des eaux de ruissellement.

La station de rinçage sera alimentée par l'eau du réseau AEP ainsi que par une réserve d'eau recueillant les eaux de pluie des toitures des bungalows.

2.5.7 Aire de traitement des eaux de ruissellement

L'aire de traitement des eaux de ruissellement située au sud du terminal sera composée d'un bassin de rétention étanche, puis une station de traitement (type séparateur hydrocarbure, débourbeur), et une pompe de relevage pour rejeter les eaux dans un collecteur principal puis gravitairement vers le bassin portuaire.

Le débit de traitement jusqu'à 100 l/s pourra nécessiter l'installation de plusieurs modules.

Le cas échéant et selon les volumes d'activité, la mise en place d'une station de recyclage des eaux usées sera étudiée afin de limiter au maximum la consommation d'eau neuve.

2.5.8 Accès au terminal

Le terminal sera desservi au Sud par un embranchement situé sur la chaussée des Darses.

L'entrée et la sortie des PL porte-véhicules s'effectueront par voie dédiée en sens unique et contrôlées par un poste de garde. Il est prévu jusque 150 PL porte-véhicules par semaine.

Une voie adjacente permettra l'accès aux VL du parking visiteurs et du personnel. Le filtrage des entrées/sorties des piétons se fera par tourniquet automatique pleine hauteur.

Les véhicules chargés et déchargés des navires auront leur propre accès à l'Est du terminal, directement sur le terre-plein du quai Freycinet 13. Le quai étant situé en zone ISPS, un portail sécurisera l'accès. Environ 1 500 véhicules électriques transiteront chaque semaine.

Voir plan masse en page suivante.

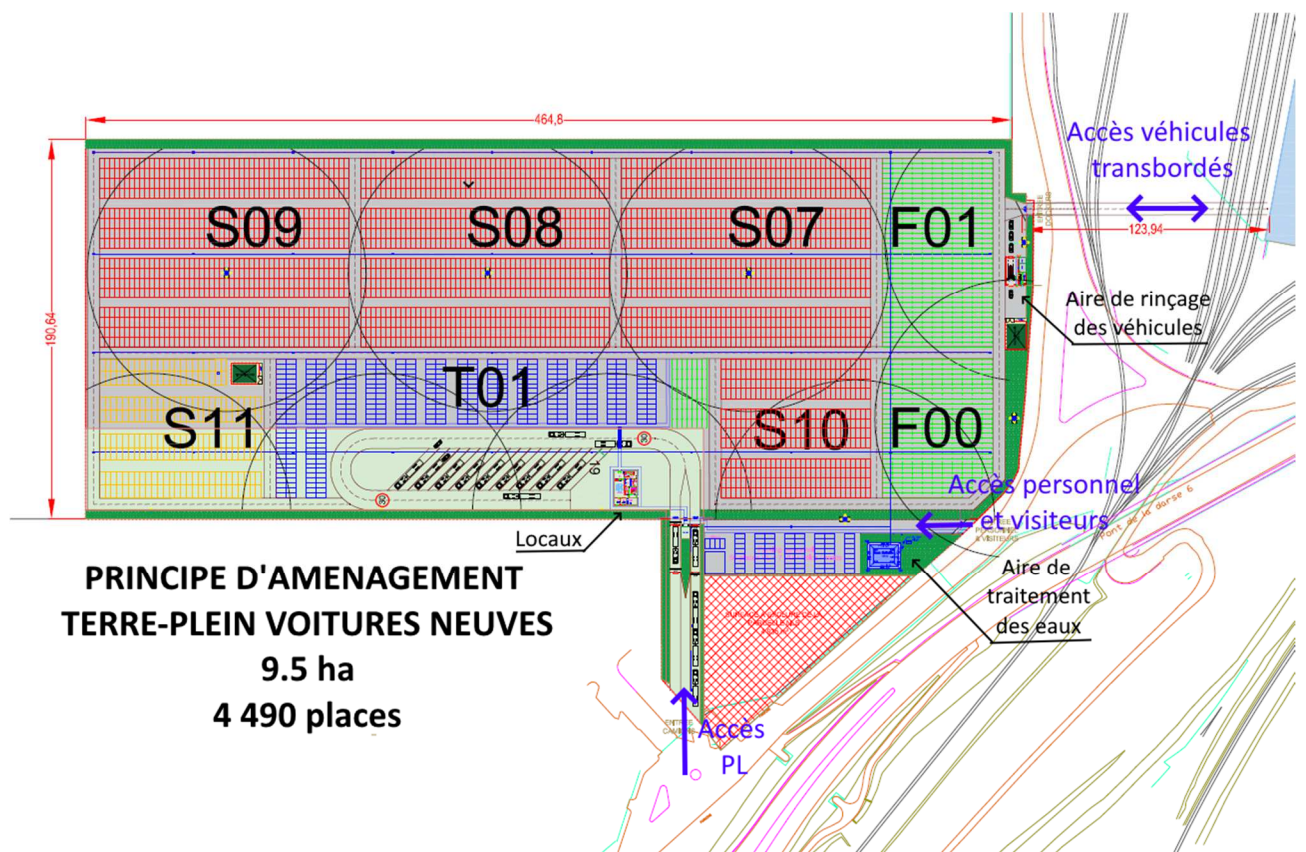


Figure 9 - Plan masse type de l'aménagement

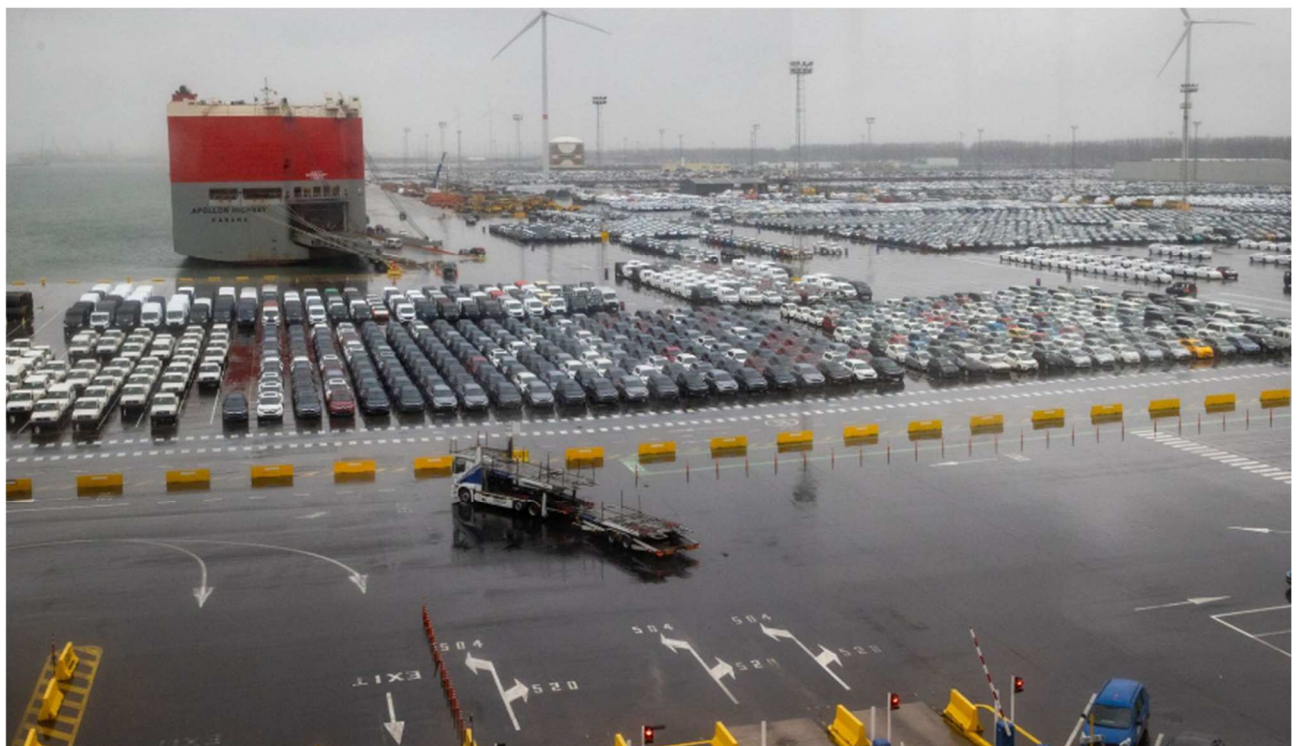


Figure 10 - Terminal de voitures neuves à Zeebrugge (©Belga Image)

2.6 Gestion environnementale en cours de travaux

Le site a été exploité à partir des années 1930 pour le raffinage de pétrole brut, puis pour la production d'huiles et de bitumes. Début 2016, la société SRD a cessé ses activités industrielles et a engagé un processus de déconstruction des installations et de dépollution du sous-sol, afin de restituer les terrains au GPMD.

La réhabilitation du site classé ICPE, a été encadrée par la DREAL en concertation avec le GPMD pour un futur usage industriel.

Néanmoins, le site est assujéti à des mesures de servitudes et restrictions d'usages telles que :

- L'interdiction d'exploiter les eaux souterraines du site quel qu'en soit l'usage
- Le maintien des surfaces revêtues limitant le contact avec d'éventuels matériaux impactés résiduels sous-jacents,
- Lors des travaux d'excavation du sous-sol, des mesures particulières de protection des travailleurs et de gestion des terres excavées.

Le présent chapitre décrit la méthodologie que le GPMD se propose de mettre en œuvre pour assurer la conformité des travaux avec les restrictions d'usage.

2.6.1 Excavation et gestion des déblais

La vérification de la compatibilité du site réhabilité pour un usage industriel a fait l'objet d'une Analyse de Risques Résiduels avant restitution par le précédent exploitant. Celle-ci sera actualisée à l'issue des travaux d'aménagement du terre-plein.

Les terrains en place seront remaniés en surface pour atteindre les altimétries du projet. Les matériaux seront déplacés par niveleuses et bull dans l'emprise du projet. Les éventuels déblais excédentaires pourront être réutilisés sur site. Toute modification de la configuration altimétrique du site sera vérifiée dans l'ARR actualisé.

Dans le cas où des déblais ne pourraient être réutilisés sur site, ceux-ci seront évacués hors site vers des filières adaptées et agréées.

Le GPMD mettra en œuvre une traçabilité des transferts de terre en cours de chantier, et assurera un suivi de la qualité des gaz du sol grâce au réseau de piézaires qui restera en place. Ce réseau permettra d'alimenter les données supplémentaires nécessaires à l'élaboration de l'ARR.

Le personnel intervenant sur ce site exposé aux envols de poussières et possibles émanations d'hydrocarbures, disposera des EPI réglementaires et bénéficiera d'un suivi médical renforcé.

2.6.2 Rabattement de nappe

Avant rejet au bassin portuaire, l'eau de rabatement fera l'objet d'un traitement préventif dans le cas de présence éventuelle de composés résiduels de l'ancienne activité.

Le traitement permettra de gérer les hydrocarbures et les MES.

Une STEP conteneurisée sera installée sur chantier. Le GPMD effectuera régulièrement des mesures de qualité de l'eau de rejet.

2.7 Gestion du risque pyrotechnique

L'étude historique du site révèle la présence très probable d'engins de guerre non explosés datant du dernier conflit armé sur le territoire. Bien que le sous-sol ait été remanié à l'occasion des travaux de construction et d'agrandissement de la raffinerie, puis des travaux de déconstruction et de dépollution, des munitions pourraient encore être découvertes.

Le GPMD imposera aux entreprises intervenantes, la mise en place d'une procédure de détection et d'isolement des munitions découvertes. Une convention avec les services de déminage de la sécurité civile pourra être établie pour les besoins du chantier.

III PLANNING – COUT

Le cout de l'opération est estimé à 12 M€, réparti comme suit :

BUDGET TP SRD 10ha	
Poste	Montant
Travaux préparatoires et Investigations	
Comblement cuvette RPN	0,58 M€
Investigations, Géotech, Etudes, Suivi, Envir.	0,55 M€
SOUS-TOTAL	1,13 M€
Travaux VRD	
Installations de chantier / Etudes	0,38 M€
Travaux Prépa, Terrassements, Evacuations	2,06 M€
Terre-plein	3,80 M€
Assainissement	2,70 M€
Réseaux divers	0,17 M€
Clotures	0,23 M€
SOUS-TOTAL	9,34 M€
Travaux ELEC	
Eclairage	1,00 M€
Alimentation électrique, Raccordement	0,50 M€
SOUS-TOTAL	1,50 M€
TOTAL y/c FESI et ALEAs	11,97 M€

Les travaux se dérouleront sur 6 mois, à l'issue des 2 mois après la période de préparation, selon le calendrier prévisionnel ci-après. La livraison est prévue fin du 1er semestre 2024, avec un démarrage en décembre 2023.

Planning TP SRD	2023				2024			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
MONTAGE PROJET								
Investigations - Etudes								
Procédures réglementaires								
Consultations Travaux								
TRAVAUX								
Préparation								
Terrassement								
Assainissement / Elec/...								
Structure TP								
Enrobés								
Eclairage								
Clotures								

1936



2016



Annexe 82-2
Site en exploitation

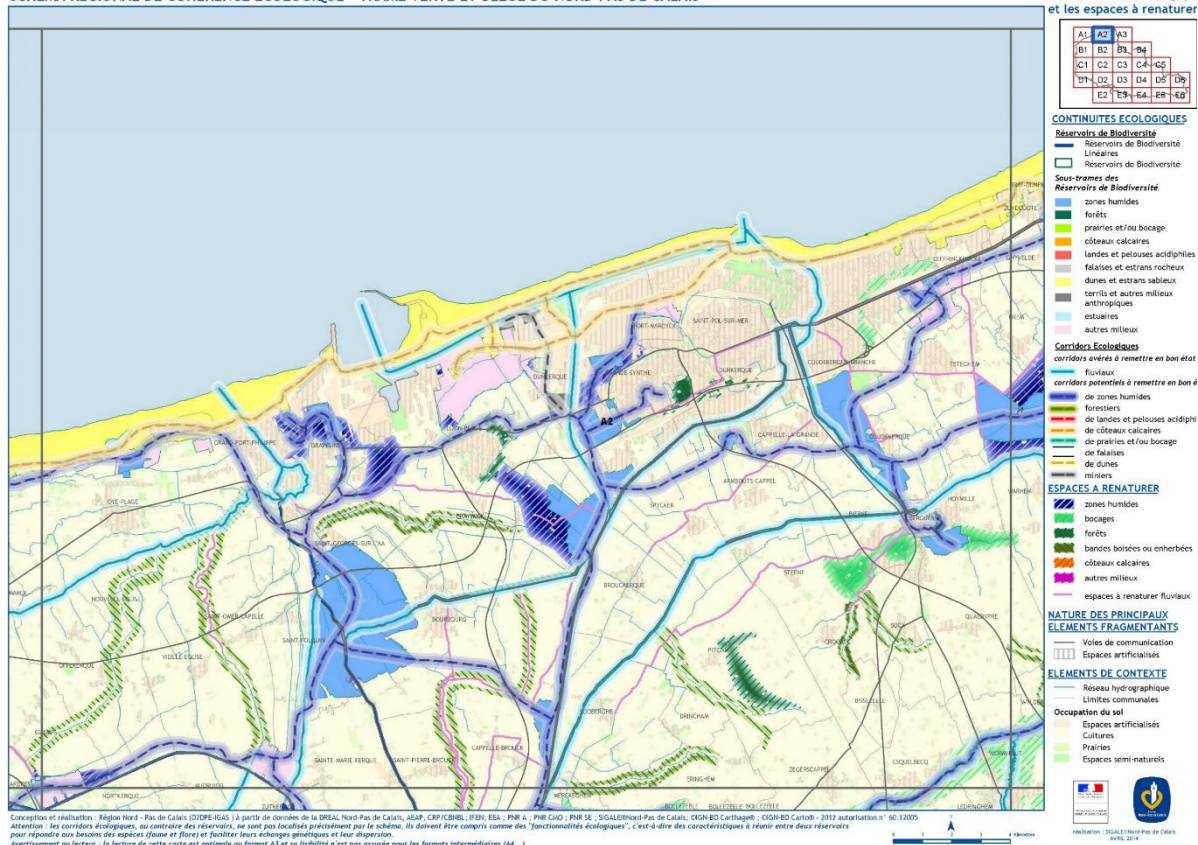


Aucun zonage réglementaire n'intercepte l'aire d'étude rapprochée. Deux zonages Natura 2000 et deux zonages réglementaire sont compris dans l'aire d'étude éloignée (10 km autour de l'aire d'étude rapprochée). Il s'agit des sites Natura 2000 ZSC et ZPS des « Bancs des Flandres » situés à moins d'1 km de l'aire d'étude rapprochée et des sites du Conservatoire du Littoral « Les Salines de Fort-Mardyck » et « Dunes Dewulf » située respectivement à moins de 0,5 km et moins de 5 km de l'aire d'étude rapprochée.



Aucun zonage d'inventaire intercepte l'aire d'étude rapprochée. Au sein de l'aire d'étude éloignée, on trouve notamment les ZNIEFF de type 1 « Marais et pelouses sableuses de Fort Mardyck », « Dune du Clipon » et « Dunes de Leffrinckoucke » et les ZNIEFF de type 2 « Les Moeres et la partie est de la plaine maritime flamande » et « Plaine maritime flamande entre Watten, Loon-Plage et Oye-Plage ».

SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE - TRAME VERTE ET BLEUE DU NORD-PAS DE CALAIS



D'après le SRCE-TVB Nord-Pas-de-Calais, aucun réservoir de biodiversité ne recoupe l'aire d'étude rapprochée. Le projet ne semble pas avoir d'incidence dans la rupture des continuités écologiques et les réservoirs de biodiversité. Toutefois, un corridor de dunes potentiel en zone fortement artificialisée est noté bien que l'opérationnalité reste difficile à apprécier.

RESULTATS DES INVESTIGATIONS DE TERRAIN

• METHODOLOGIE

L'emprise du site a été parcourue en voiture sur l'intégralité de sa surface avec plusieurs arrêts afin d'effectuer la recherche d'espèces disposant d'un statut à enjeux ou protégées. Il s'agissait donc essentiellement de repérer les milieux présents et les potentialités d'accueil des espèces.

L'inventaire a été effectué le 09/06/2023 au matin, les conditions météorologiques étaient : vent NE, modéré et une température de 20°C.

• LISTE DE LA FLORE

L'emprise est occupée par une friche sableuse rudérale témoignage d'opérations de remaniement depuis 2016 pour déconstruction des infrastructures industrielles et dépollution des sols et sous-sols. Comme dans d'autres milieux sableux perturbés, la végétation est éparse.



La flore observée est commune et peu diversifiée. Il n'y a pas eu d'observation d'espèces exotiques invasives. Aucune espèce à enjeux ou protégée n'a été observé sur le plan floristique.

Nom scientifique	Nom vernaculaire	Protection nationale	Liste rouge France Nicheur	Liste rouge NPDC
<i>Echium vulgare</i> (Linnaeus, 1753)	Vipérine commune		LC	LC
<i>Erodium cicutarium</i> (Linnaeus, 1789)	Erodium à feuilles de ciguë		LC	LC
<i>Silene latifolia</i> (Poiret, 1789)	Silène à feuilles larges		LC	LC

• LISTE DE LA FAUNE

Le site présente quelques espèces à enjeux ou protégés sur le plan avifaunistique.

Un Goéland argenté semble nicher sur la toiture d'un bâtiment en place hors emprise du projet (poste électrique) qui sera détruit hors période de nidification.

D'autres espèces qui pourraient être présentes sur les milieux ouverts et représenter des implications règlementaires, tels que le Petit Gravelot, l'Alouette des champs, la Fauvette grisette n'ont pas été observés.

Nom scientifique	Nom vernaculaire	Protection nationale	Liste rouge France Nicheur	Liste rouge NPDC
<i>Larus fuscus</i> (Linnaeus, 1758)	Goéland brun	Art. 3	LC	NT
<i>Larus argentatus</i> (Linnaeus, 1763)	Goéland argenté	Art. 3	NT	VU
<i>Phylloscopus collybita</i> (Vieillot, 1817)	Pouillot véloce	Art. 3	LC	LC
<i>Linaria cannabina</i> (Linnaeus, 1758)	Linotte mélodieuse	Art. 3	VU	VU
<i>Falco tinnunculus</i> (Linnaeus, 1758)	Faucon crécerelle	Art. 3	NT	VU
<i>Corvus corone</i> (Linnaeus, 1758)	Corneille noire	Art. 3	LC	LC
<i>Columba palumbus</i> (Linnaeus, 1758)	Pigeon ramier		LC	LC
<i>Columba livia</i> (Gmelin, 1789)	Pigeon biset	Art. 3	DD	DD
<i>Acrocephalus scirpaceus</i> (Hermann, 1804)	Rousserolle effarvatte	Art. 3	LC	LC



Concernant les amphibiens, aucune espèce n'a été relevée lors de l'expertise. Aucun habitat favorable n'est présent.

Pour les reptiles également, aucune espèce n'a été relevée lors de l'expertise mais des espèces sont susceptibles d'être présentes sur le site du fait de la présente

d'habitats anthropisés. C'est le cas notamment du Lézard des murailles, espèce protégée. Toutefois, la forte remobilisation des sols limite les potentialités d'accueil. En ce qui concerne les mammifères, les habitats présents sont peu favorables, mais peuvent être fréquentés par le Lièvre d'Europe, Lapin de Garenne et Renard. Toutefois, les dérangements causés par les travaux semblent peu propices à leur présence. De même, aucun chiroptère, ni aucun gîte n'a été mis en évidence durant les inventaires.

CONCLUSION

L'emprise projet de 9.5 ha ne présente pas d'enjeux écologiques majeurs.

Dunkerque, le 19 juin 2023,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Sed' or similar, written in a cursive style.

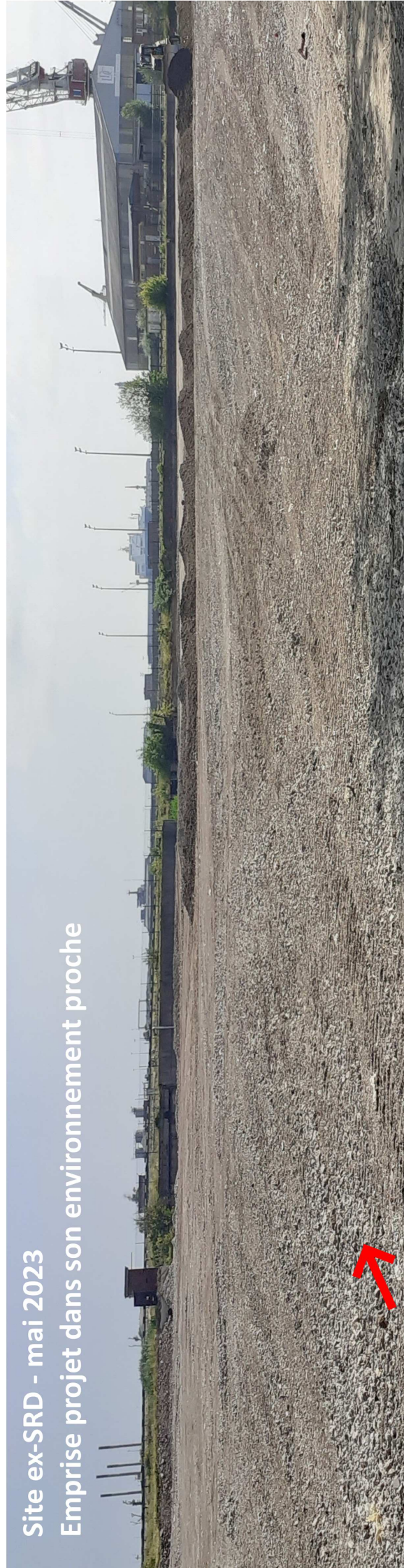
Site ex SRD - mai 2023

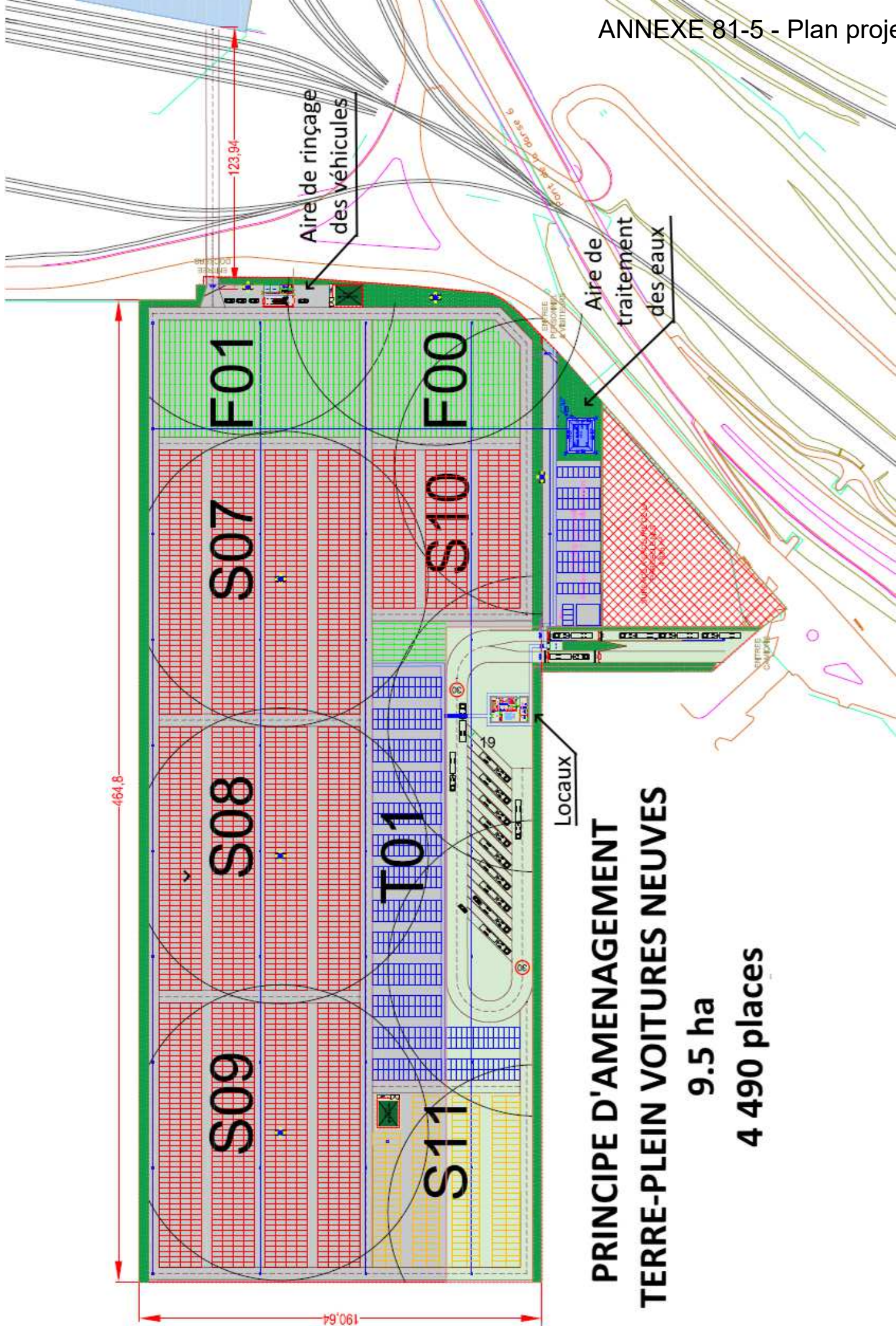
Emprise du site en paysage lointain



Site ex-SRD - mai 2023

Emprise projet dans son environnement proche

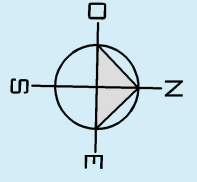




**PRINCIPE D'AMENAGEMENT
TERRE-PLEIN VOITURES NEUVES**

9.5 ha

4 490 places



SITE SRD - PORT EST Plan de situation
Aménagement d'un Terre-plein

Ech : 1/25 000e DATE: 30/05/2023



ANNEXE 3