

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS – PICARDIE

Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement

Lille, le **18 MARS 2016**

Numéro d'enregistrement :

Références :

Vos références :

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Demandeur	SEA BULK TMV
Commune	Grande-Synthe
Objet	Demande d'autorisation d'exploiter le Terminal Multi Vrac – Route des Salines – Grande-Synthe
Références	Dossier S299793 – N°Chrono A1373/11/1029v2 déposé en Préfecture le 07 août 2015 et complété le 25 janvier 2016

Le projet visé ci-dessus est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 1 du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement.
En application de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale.

L'avis porte sur la version de l'étude d'impact, présente dans le dossier de demande d'autorisation ICPE.

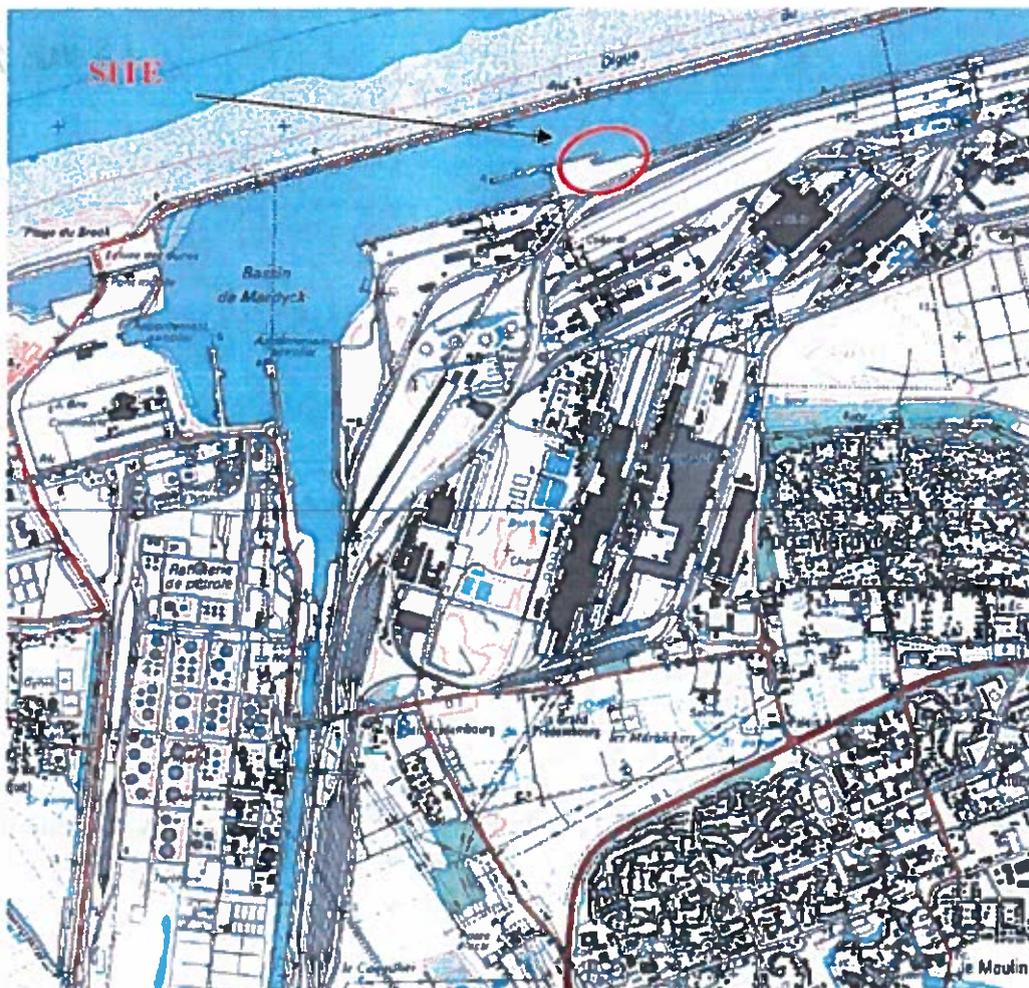
1. Présentation du projet

La société SEA BULK est un GIE (Groupement d'Intérêts Économiques) créé en décembre 1999 par le Grand Port Maritime de Dunkerque (40%) et la société Sea Invest France par le biais de sa filiale dunkerquoise SOMABAMI (60%).

Le groupe Sea Invest France présent sur de nombreux ports français exerce principalement la manutention portuaire, la consignation des navires et la commission de transport.

L'activité du GIE ne concerne que la manutention et le stockage des vracs secs (minerais, charbon, cokes, ferrailles, laitiers, ferroalliages...) sur les ports Est et Ouest du Grand Port Maritime de Dunkerque.

Le port Est accueille notamment le Terminal Multi Vrac historiquement exploité par le Grand Port Maritime de Dunkerque. Dans le cadre de la réforme portuaire, SEA BULK a récupéré à son compte ce site et est titulaire des amodiations depuis avril 2010.



Extrait de carte IGN

Les caractéristiques de ces installations (parcs de stockage et aires de manutention) inchangées depuis font l'objet du présent dossier de demande d'autorisation d'exploiter.

Par la même occasion, SEA BULK demande l'agrandissement du quai et la possibilité de manutentionner et stocker des nouveaux produits (pneus broyés usagés et déchets de verre en particulier).

L'activité du site est donc la manutention portuaire de matériaux non dangereux vrac solide impliquant le transit de matériaux de type : charbons, bois, minéraux, métaux, plastiques, verres.

Elle consiste au chargement/déchargement multimodal (camion/bateau/wagon) de ces matériaux. En conséquence, des stockages temporaires de durée plus ou moins importantes (de quelques heures à plusieurs mois) sont présents sur les différents parcs de stockage.

Le site sera soumis à autorisation pour les rubriques 1532, 2713, 2714 et 4801, et à enregistrement pour les rubriques 2516 et 2517 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement qui sont relatives aux activités de transit des matériaux non dangereux présents sur le site.

2. Qualité de l'étude d'impact

2.1. Notion de programme

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-5 du Code de l'Environnement, l'exploitant a analysé les effets cumulés de son projet avec les autres projets connus. Ces projets n'ont aucune incidence.

À noter qu'un autre dossier de demande d'autorisation a été déposé le 13 août 2015 sur le Quai de Grande-Synthe, autre site ICPE de SEA BULK exerçant les mêmes activités.

Ces deux projets sont menés en parallèle.

2.2. Résumé non technique

Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude d'impact, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique.

Ce résumé permet une bonne compréhension du projet et de ses impacts.

2.3. État initial, analyse des effets et mesures envisagées

Le site est implanté en zone UIP, zone industrialo-portuaire régie par le Grand Port Maritime de Dunkerque sous forme de concession, selon le PLU (Plan Local d'Urbanisme) de la Communauté Urbaine de Dunkerque.

L'environnement proche du site est constitué de :

- au Nord : Bassin Maritime, Mer du Nord ;
- à l'Ouest : un bâtiment de stockage de chaux, Bassin Maritime, Mer du Nord ;
- à l'Est : les entreprises de la zone industrialo-portuaire dont ArcelorMittal ;
- au Sud : Egiom, SICA NORD céréales, les entreprises de la zone industrialo-portuaire dont ArcelorMittal.

Aucun établissement recevant du public n'est situé à proximité.

Les habitations les plus proches sont implantées en limite de la commune de Fort-Mardyck à environ 1,5 km au sud-est.

Au regard des enjeux, le dossier a correctement analysé l'état initial, les effets du projet et les mesures adoptées.

Biodiversité/faune/flore

Le site est implanté en zone industrialo-portuaire en bordure du bassin maritime, sur un ensemble complètement artificialisé.

Des espaces naturels sont cependant recensés autour du site :

- Dunes du Clipon, ZNIEFF de type 1 n°74 (250 m au nord),
- Marais et plaines sableuses de Fort-Mardyck, ZNIEFF de type 1 n°96 (1 km au sud-est),
- Bancs de Flandres, zone Natura 2000 (ZPS/SIC) (250 m au nord).

Une étude d'incidence a été menée et conclut que le projet n'engendrera aucun effet notable et aucun impact résiduel sur les espèces et les habitats d'intérêt communautaire présents sur ces zones.

Agriculture, consommation des terres agricoles et aménagement du territoire

Le projet est implanté au cœur de la Zone Industrielle et Portuaire de Dunkerque sur un quai imperméabilisé.

De plus, aucun bâtiment n'est prévu sur les parcs de stockage.
Le projet n'a donc aucun impact sur l'agriculture et la consommation des terres agricoles.

Gestion de l'eau

Le contexte hydrogéologique du site est décrit dans le dossier.

Les orientations et les dispositions du SDAGE Artois-Picardie, en vigueur à la date de dépôt de la demande d'autorisation, et du SAGE du Delta de l'Aa approuvé le 15 mars 2010 sont présentées et le dossier comporte une liste détaillée des mesures prises pour respecter ces dispositions.

Consommation

La consommation d'eau nécessaire est liée aux :

- eaux utilisées pour l'arrosage des tas ou le nettoyage des roues ;
- eaux d'extinction incendie lors de la survenue d'un accident.

L'eau servant principalement à l'arrosage sera prélevée dans le canal au niveau du garage sud de l'écluse de Mardyck sans modification des conditions de prélèvements autorisées par le Grand Port Maritime de Dunkerque.

Un réseau de poteaux incendie alimenté par le réseau eau potable du Grand Port Maritime de Dunkerque a été réalisé en 2013.

Rejets

Les rejets seront liés aux eaux de ruissellement des voiries (circulation, parkings) et des aires de stockage. L'ensemble est repris par un bassin de récupération réalisé en 2013.

Les eaux seront ensuite rejetées en un point au bassin maritime en limite ouest du site.

Paysage

Le projet est implanté au cœur de la Zone Industrielle et Portuaire de Dunkerque.
Aucune construction de bâtiment n'est prévue. De plus, les navires constituent des éléments courants du paysage de la zone portuaire.
Le projet n'a donc aucun impact sur les paysages.

Transports et déplacements

Le trafic généré par les activités du site est réparti comme suit :

- 50 % navires/bateaux/barges/péniches (1,5 MT),
- 13 % wagons (0,2 MT),
- 37 % poids lourds (1,3 MT).

Dans le contexte actuel, le transport multimodal maritime/fluvial ou ferroviaire est privilégié.
Le trafic routier est principalement lié aux rotations des véhicules du personnel et au trafic de marchandises, ce qui représente environ 324 véhicules/jour : 120 véhicules du personnel et 202 camions dont 190 restent sur le port. À noter que la part du trafic liée à l'activité est inférieure à 1 % du trafic environnant.

Ainsi, de par la localisation des importateurs/exportateurs et l'utilisation multimodale du transport, l'impact de l'activité du site sur le trafic routier en dehors du Port de Dunkerque est négligeable.

En ce qui concerne le trafic maritime, la part liée à l'activité de Sea-Bulk est de 2 navires par jour au maximum. Au regard du trafic maritime annuel et du positionnement commercial du Port de Dunkerque en tant que 1^{er} port français d'importation de minerais et de charbon, l'impact du site est négligeable.

Santé et environnement

Air

Les sources de rejet dans l'air sont :

- Le stockage et la manipulation de produits pulvérulents engendrant des envois de particules ;
- La circulation et l'utilisation des véhicules et engins à moteur générant des gaz d'échappements.

De par les conditions d'exploitation, les envois de particules sont limités.

Les gaz rejetés par les engins provenant de la combustion du fioul domestique sont ponctuels et donc peu significatifs au regard de la circulation avoisinante.

Bruit

Le site s'inscrit dans un environnement portuaire où les nuisances sonores sont initialement importantes. Ainsi, au regard du bruit résiduel, le fonctionnement des activités au niveau de cette zone ne sera pas de nature à générer des émergences fortes.

L'augmentation faible du trafic n'engendrera pas de modification notable de l'environnement sonore.

Déchets

L'activité du site n'engendre pas de production de déchets (transit et stockage de matériaux sans opération de transformation ou conditionnement/déconditionnement).

Le nettoyage du bassin de décantation et des séparateurs/décanteurs de traitement des eaux pluviales généreront des déchets de type eau-boue + hydrocarbures, qui sont repris et éliminés par les sociétés réalisant l'entretien.

Impact sanitaire

L'exploitant a évalué l'impact sanitaire généré par les rejets atmosphériques du site.

Selon l'exploitant, ce projet n'a pas d'impact pour les entreprises voisines ou pour les habitations dont les plus proches sont situées à 1 500 m du site.

Risques accidentels

L'étude de dangers a correctement été menée, de façon adaptée aux enjeux, et ne recense pas de phénomènes dangereux pouvant entraîner des conséquences significatives pour les populations voisines.

2.4. Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement

Le projet se situe sur une zone de stockage existante et n'engendre donc pas de travaux d'aménagement supplémentaires pouvant avoir des impacts significatifs sur l'environnement.

2.5. Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet

La méthodologie utilisée pour évaluer les impacts du projet s'inscrit dans le cadre des textes législatifs et réglementaires en vigueur et s'appuie sur les guides reconnus par le Ministère en charge de l'environnement. L'exploitant a fait appel à des bureaux d'études spécialisés.

3. Conclusion

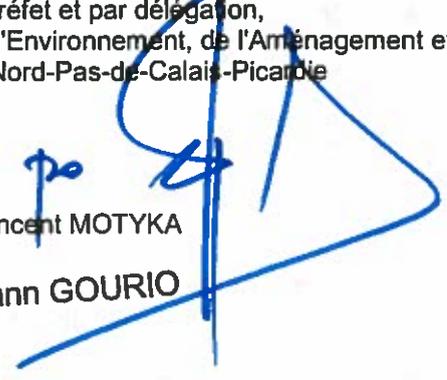
Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter présenté par SEA BULK Terminal Multi Vrac aborde les différents aspects de manière proportionnée aux enjeux, les impacts sont correctement identifiés et bien traités.

Les justifications ont bien pris en compte les objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national à savoir : réduction du risque à la source, changement climatique, biodiversité, paysages, ressources (énergie, eau) et santé publique. La qualité du dossier permet au public de se prononcer valablement lors de l'enquête publique.

En conclusion, les études menées sont de bonne qualité et la prise en compte de l'environnement est jugée satisfaisante par l'autorité environnementale.

Pour le Préfet et par délégation,
le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et
du Logement Nord-Pas-de-Calais-Picardie


Vincent MOTYKA


Yann GOURIO