

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

Lille, le 25 OCT. 2011

Le Préfet

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement d'un parc d'activités à vocation agro-alimentaire à Bourbourg

Réf. : TA 2011-08-16-145 (11-0974)

Copies : Préfecture du Pas-de-Calais, ARS, DREAL (UT de Dunkerque)

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet d'aménagement du parc d'activités à vocation agroalimentaire est soumis à l'avis de l'autorité environnementale. L'avis porte sur la version de juillet 2011 de l'étude d'impact, transmise le 26 août 2011.

1. Présentation du projet

Le projet consiste en l'aménagement d'un parc d'activités à vocation agroalimentaire situé à l'est du centre-ville de Bourbourg, entre le canal de Bourbourg, la voie ferrée Dunkerque-Calais, sur une emprise foncière de 18,5 hectares, de part et d'autre de la RD 1 (rue de Dunkerque). L'objectif est le développement d'un pôle agroalimentaire intégrant une diversification des entreprises.

La zone sera découpée en trois secteurs, en fonction de la taille des parcelles : terrains inférieurs à 2000 m² (secteur 1), terrains entre 2000 m² et 7000m² (secteur 2) et terrains supérieurs à 7 000 m² (secteur 3).

2. Qualité de l'étude d'impact

• **Résumé non technique (§ III de l'article R.122-3 du code de l'environnement)**

Le résumé non technique permet une bonne prise de connaissance du projet par le public et présente ses incidences potentielles.

Une quantification et une analyse des impacts du projet amélioreraient l'information du public et des riverains. Une estimation des émissions polluantes, de l'émergence sonore, des volumes et flux d'effluents à gérer, tout comme une appréciation des incidences sur les espèces et milieux naturels, les déplacements et les niveaux de service des voiries, seraient particulièrement opportunes.

L'absence d'une appréciation claire et précise des incidences du projet est due en partie, à ce stade des réflexions, au manque de lisibilité sur la nature des activités susceptibles de s'implanter sur le site.

Différents scénarios auraient à cet égard pu être envisagés pour mieux en appréhender l'impact.

- **État initial, analyse des effets et mesures envisagées**

Biodiversité

Pour prendre en compte les richesses naturelles du site (article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial se fonde sur un diagnostic du site réalisé en 2011.

Celui-ci se trouve en dehors d'inventaires et de protections réglementaires. Selon les éléments du dossier, le site ne constitue pas, à juste titre, une zone humide au sens de la réglementation et est essentiellement constitué de terres cultivées et de tissus urbains discontinus.

Les visites de site ont mis en évidence des habitats plus diversifiés, mais minoritaires en termes de surface, comprenant entre autres des prairies intensives, des alignements d'arbres et arbustes et des zones humides (fossés et cours d'eau).

C'est au niveau du Cappel Gracht, où la ripisylve est bien développée (présence de roseaux et de saules têtards), qu'a été observée une population de crapauds communs. La présence d'amphibiens, d'une ripisylve développée et de la présence permanente de l'eau nécessiteraient d'approfondir les prospections sur la flore, la présence d'espèces végétales d'intérêt patrimonial, voire protégées, étant probable au niveau de ce cours d'eau. **Dès lors, il est souhaitable, pour compléter le volet biodiversité, de réaliser un inventaire complémentaire.**

Le projet prévoit des aménagements paysagers (plantation de haies et de boisements d'espèces indigènes) qui se substitueront aux terrains agricoles. Ces aménagements peuvent être favorables à certaines espèces animales et végétales, et constituer une plus-value à la biodiversité, à condition que le projet n'impacte pas la ripisylve du Cappel Gracht.

Ce projet est susceptible d'être soumis à étude d'incidences sur les sites Natura 2000 en application de l'article R414-19 du code de l'environnement si des sites sont potentiellement affectés par sa réalisation. Le dossier (page 199) fait simplement état d'absence d'impact sans argumentation précise.

Agriculture

Le volet agricole de l'étude d'impact présente les caractéristiques des exploitations agricoles de la commune (48 exploitants agricoles sur 3 425 hectares en 2000) et précise que trois exploitations se situent à proximité du site concerné, que les parcelles concernées appartiennent à sept propriétaires et sont exploitées par deux locataires. La surface exploitée sur le site par chaque agriculteur rapportée à la surface agricole totale exploitée par ces mêmes agriculteurs n'apparaît pas dans le dossier qui est à compléter en précisant l'évaluation de l'intérêt agronomique des terres agricoles concernées et de leur valeur économique.

La nature des activités mériterait également d'être précisée, afin d'apprécier réellement l'incidence du projet sur cette activité économique, structurante pour l'espace concerné.

Paysage et patrimoine

Le site-projet se trouve sur une plaine agricole plane, marquée par la présence d'infrastructures de transport (canaux, routes, voies ferrées). Les éléments paysagers sont notamment les berges du canal de Bourbourg, soulignées par un alignement de grands peupliers et une haie épaisse en bordure du sentier du canal, les secteurs urbanisés au nord-ouest du site et le réseau de watergangs à l'est.

Le dossier indique que plusieurs monuments historiques sont protégés (ancienne prison, ancien hospice St-Jean, église St-Jean-Baptiste), mais ne les localise pas par rapport au site.

L'analyse des effets du projet sur les paysages est assez sommaire dans la mesure où le dossier se base sur des principes généraux d'intégration paysagère pour conclure à l'absence d'impact notoire.

En page 200 du dossier, il est indiqué que le projet induira une valorisation de la frange urbaine. Cette appréciation semble inexacte dans la mesure où l'intégration du projet de zone d'activités à son environnement est exclusivement conditionnée à la nature des bâtiments qui viendront s'y implanter (forme, taille, volume). Ainsi, les prescriptions architecturales, paysagères et environnementales doivent être intégrées et prises en compte dans l'étude d'impact pour que puisse être appréciée l'intégration du projet à son environnement.

Le projet, par son ampleur (18ha) et la nature des bâtiments qui s'y implanteront (bâtiments agroalimentaires), contraste avec le caractère villageois de Bourbourg et modifiera l'échelle du bourg.

Eau

Le dossier d'étude d'impact précise dans son volet «eau» la faible vulnérabilité des nappes souterraines (sous-sol argileux imperméable). Cet aspect est confirmé par les tests de perméabilité réalisés dans le cadre du projet (perméabilité inférieure à 10^{-7} m/s).

Le dossier précise que la ressource en eau est rare sur le territoire (absence de captages d'eau potable) et que l'alimentation en eau potable de l'agglomération dunkerquoise est réalisée à partir d'ouvrages de prélèvement situés plus au sud (captage de Houille-Moulle).

Le réseau hydrographique est développé sur le site. Le site est drainé par le watergang du Cappel Gracht et bordé par le canal de Bourbourg. Les caractéristiques de ces cours d'eau (fonctionnement hydraulique, qualité, objectif de qualité) ne sont pas présentés dans le dossier.

Les principaux objectifs et dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin versant Artois-Picardie (SDAGE) et du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du delta de l'Aa sont évoqués.

En termes de **gestion des eaux de pluie**, le projet envisage la réalisation de noues de drainage et de bassins paysagers de tamponnement avant rejet à débit limité au Cappel Gracht. Elle apparaît cohérente avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie de maîtrise de la collecte et des rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives (orientation n° 2) et de limitation du ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation (orientation 13).

Le dossier démontre, à juste titre, l'absence d'effet sur les nappes souterraines du projet en phase d'exploitation.

Toutefois, l'analyse de ses effets sur les ressources en eau superficielle et les milieux aquatiques est insuffisante s'agissant des points suivants :

- impact hydraulique sur le Cappel Gracht ;
- impact sur le fonctionnement écologique du Cappel Gracht (préservation du fonctionnement des zones humides et des cours d'eau) ;
- impact sur la qualité des milieux aquatiques superficiels ;
- impact sur le fonctionnement du système d'assainissement de Bourbourg, en particulier en période estivale ;
- impact sur la disponibilité des ressources en eau (appréciation des capacités des nappes d'eau à subvenir aux besoins essentiels actuels et futurs).

Ce dernier point constitue un enjeu majeur du projet en raison de la dépendance de l'arrondissement vis-à-vis des autres territoires pour son alimentation en eau potable, l'implantation d'activités agroalimentaires étant très consommatrices d'eau de bonne qualité.

Déplacements

Le territoire est principalement desservi par l'autoroute A16 (entre l'échangeur n°23 et 24) et par la RD 300 qui relie l'A16 à St-Omer. Le site est directement desservi par la RD 1 et RD 217 entre Bourbourg et Craywick. Le dossier indique ainsi que :

- l'A16 supportait en 2008 un trafic d'environ 6 340 véhicules/jour, dont 2,4% de poids lourds entre l'échangeur n°25 et n°26 ;

- la RD 1 supportait un trafic en 2006 de 2 800 véhicules/jour au niveau du site d'étude, dont 6,5% de poids lourds.

Les données (2004-2008) relatives à la sécurité routière ne montrent pas de secteur accidentogène à proximité du site.

La commune est desservie par deux lignes de TER (Dunkerque-Calais et Dunkerque-Calais-Boulogne) mais le site se trouve à plus d'un kilomètre de la gare. Le dossier précise qu'un projet d'électrification de cette ligne est en cours d'étude par Réseau Ferré de France, pour permettre le développement du transport de marchandises depuis et vers le Grand Port Maritime de Dunkerque mais aussi améliorer le transport de personnes. Le territoire communal est également desservi par une ligne de bus (Dunkerque-Grand-Fort-Philippe), qui ne dessert pas directement le site-projet.

Le site est bordé au sud par le canal de Bourbourg. Ce canal est adapté pour les petits gabarits (bateaux de 250 à 400 tonnes) et connecté au réseau fluvial français au niveau de Dunkerque.

Le dossier précise que l'accès au site se fera principalement par la RD1 (rue de Dunkerque) pour rejoindre l'autoroute A16 et que le principal impact réside dans les conflits aux intersections. Ainsi, pour accéder au site il est prévu l'aménagement de « tourner à gauche », ce qui permettra de limiter les perturbations. Une estimation des flux induits par le projet est présentée avec une augmentation potentielle du trafic de 23 % pour les véhicules légers (+ 1 370 VL) et 36 % pour les poids lourds (+ 1 001 PL) sur l'aire d'étude. Ces augmentations sont qualifiées de « limitées » par les auteurs de l'étude (page 182). Sur certaines voiries, ces augmentations de trafic pourraient cependant atteindre 60 % pour les VL et jusqu'à 90 % pour les PL. Ces estimations semblent pertinentes.

De surcroît, les éléments du dossier sur la répartition des trafics indiquent qu'une partie de ce trafic transitera par le centre-ville de Bourbourg pour rejoindre l'échangeur 23 de l'A16. Or, les voiries du centre-ville et l'environnement urbain ne sont pas adaptées. Le projet est donc susceptible d'avoir des incidences sur la sécurité routière en centre-ville de Bourbourg.

Le dossier précise en page 184 que le projet intègre des aménagements en faveur des piétons et des cycles, pour favoriser le développement des modes doux. Cependant, les éléments d'état initial indiquent que les voiries desservant le site ne sont pas équipées de cheminement pour les modes doux. Il n'existe donc pas d'itinéraires continus favorisant les déplacements pendulaires par modes doux.

Le dossier indique que l'implantation du projet entre la ligne de chemin fer et le canal de Bourbourg constitue un atout. Or, le dossier ne présente pas de mesure opérationnelle visant à valoriser ces modes alternatifs à la route et le projet ne réserve pas de foncier pour réaliser :

- une desserte des différents lots par un embranchement ferré ;
- la réalisation d'un port ;
- l'accès à la voie ferrée des usagers de la zone.

Une réflexion sur la possibilité d'utiliser la voie ferrée et le canal navigable serait intéressante de même qu'une évaluation plus précise des impacts routiers.

Santé et cadre de vie

S'agissant des **risques technologiques**, il n'existe pas de site Seveso dans le périmètre d'étude. Seule l'entreprise CEMOI (chocolaterie), située en bordure du site, est soumise à autorisation au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Le dossier ne précise pas si la présence de ce site industriel est susceptible de générer des risques sanitaires ou technologiques, des nuisances sonores et/ou des émissions polluantes.

Le dossier indique en page 106 la présence sur la commune de trois entreprises (BETAFENCE, GALLO Bourbourg recyclage, CEMOI) identifiées au registre français des émissions polluantes. Il aurait été nécessaire d'indiquer la nature et l'importance des émissions polluantes liées aux activités de ces entreprises.

Le dossier intègre une présentation de la **qualité de l'air** du territoire à partir des données 2007-2010 de la station de surveillance de Mardyck (station industrielle). Comme le précise le dossier en

page 112, ces données ne sont pas représentatives de la qualité de l'air sur le site. Compte tenu de l'ampleur du projet et de l'environnement du site (sources de pollution existantes et futures), des campagnes de mesures *in situ* auraient dû être réalisées pour apprécier les impacts cumulés de l'ensemble des projets du territoire.

Le dossier reprend une estimation des émissions polluantes issues du trafic routier avant et après aménagement du site, à partir du logiciel IMPACT de l'ADEME qui conclut à l'absence d'effets notoires (page 193 impact limité). Or, faute d'un état initial de la qualité de l'air et d'une quantification globale des pollutions susceptibles d'être générées par le projet (dues aux trafics mais aussi aux activités, aux process et au chauffage des locaux), l'absence d'effets notoires devra être mieux démontrée.

Le **contexte sonore** n'a pas été apprécié par des campagnes de mesures. Le dossier fait simplement référence au classement des infrastructures de transports terrestres à l'égard du bruit (arrêté préfectoral du 15 mars 2002). Or, le site est concerné par une infrastructure bruyante : l'A16 classée en niveau 1 (une isolation renforcée des façades doit être mise en oeuvre sur 300m de part et d'autre de la route).

Toutefois, le dossier n'identifie pas la voie ferrée classée en niveau 2 (le renforcement acoustique doit être envisagé sur 250m de part et d'autre de l'infrastructure).

Considérant que le projet par sa nature ne générera pas de nuisances sonores, l'analyse conclut à l'absence d'effets notoires en termes de bruit. L'état initial du contexte sonore, a priori modéré, et l'estimation des émergences sonores induites par le trafic et les activités n'ayant pas été réalisés, l'absence d'incidences devra être démontrée.

Globalement, l'analyse des effets du projet (en phase chantier et en phase d'exploitation) sur la santé publique et le cadre de vie (pollution atmosphérique, bruit, air) est insuffisante et devra être complétée.

Des mesures de réduction d'impact et d'accompagnement seraient à proposer, comme le développement d'une offre de transports en commun compétitive et concurrentielle à la voiture, le développement du fret fluvial et ferré, des limitations de vitesse adaptées, le renforcement acoustique de certaines façades et le recours à des énergies renouvelables, notamment pour la production de chaleur non susceptible d'émettre des polluants.

- **Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement (§ II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement)**

Ce chapitre présente les raisons qui ont conduit au choix du site et à la nature des activités économiques de la future zone. Ces justifications reposent sur la qualité de la desserte routière (proximité de l'A16), l'éloignement des habitations et les capacités d'extension qu'offre le site. Les différents scénarios étudiés dans le cadre de ce projet sont également présentés.

Le projet est motivé par l'attractivité du territoire (environnement de qualité et disponibilité foncière) et la proximité de l'autoroute A16.

Ce chapitre ne décrit pas la manière dont l'environnement est pris en compte dans le cadre du projet. En particulier, il peut paraître étonnant qu'un tel site ait été retenu pour des activités agroalimentaires, fortement consommatrices en eau, alors qu'il ne bénéficie pas de telles ressources. Par ailleurs, la réalisation d'un projet tourné vers le développement des modes alternatifs à la route (voie ferrée et voie d'eau) pour le transport de marchandises aurait pu constituer un projet exemplaire en matière de développement durable.

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet (§ II-5° de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement)**

Ce chapitre présente les sources bibliographiques consultées pour établir l'état initial. Les éléments méthodologiques utilisés pour évaluer les effets du projet sur l'environnement ne sont pas indiqués.

L'estimation des dépenses liées aux mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé n'est

pas jointe à l'étude d'impact.

3. Prise en compte effective de l'environnement (lois Grenelle)

- **Aménagement du territoire**

Le projet envisagé sur 18,5 hectares, en secteur totalement rural, sans desserte par les transports en commun, à distance du centre-ville de Bourbourg, n'apparaît pas pleinement cohérent avec les lois Grenelle en termes de gestion économe de l'espace et de limitation de la consommation d'espaces agricoles, d'autant que des extensions de la zone sont envisageables à moyen ou long terme.

- **Transports et déplacements**

Le projet se situe en périphérie de la commune de Bourbourg où la desserte par les transports en commun est inexistante. Malgré une desserte par le train, l'usage de ce mode de déplacement pour accéder au parc restera marginal étant donné l'éloignement de la gare (plus d'un kilomètre).

Compte tenu de la localisation du site à distance du centre-ville et à proximité de la RD 300 et de l'A16, le projet favorisera le transport routier au détriment des modes alternatifs. Il apparaît donc nécessaire si cela est possible de mettre en œuvre une offre de transports en commun adaptée aux besoins des futurs habitants et usagers de cette zone d'activités.

Les atouts du site, constitués par la proximité de la voie d'eau et de la voie ferrée, pourraient être mieux exploités. L'emprise et les modalités d'implantation des futures activités ne permettront pas le développement de ces modes alternatifs à la route a posteriori.

- **Biodiversité**

Selon les éléments du dossier, la prise en compte des enjeux écologiques s'exprime par la préservation partielle des zones humides et des corridors écologiques constitués par le Cappel Gracht et sa ripisylve. L'implantation de végétation et la création de plan d'eau sur des terres agricoles sont susceptibles d'induire une plus-value en la matière.

- **Émissions de gaz à effet de serre**

Si le dossier ne précise pas les objectifs recherchés en matière de performances énergétiques des futurs bâtiments et de recours aux énergies renouvelables, la question des modes de déplacements essentiellement routiers, doit constituer un point de vigilance.

En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, liées aux déplacements, le projet ne propose aucune mesure ou aménagement autre qu'une desserte routière du site.

- **Environnement et Santé**

Le dossier n'analyse pas suffisamment les effets du projet au regard des préoccupations d'environnement et de santé. La desserte exclusive du site par la route et l'augmentation du trafic routier induiront ainsi des émissions polluantes et des nuisances sonores susceptibles d'affecter la qualité de l'air et du cadre de vie des populations locales. Ce point doit être mieux évalué.

- **Gestion de l'eau**

La gestion des eaux pluviales semble contrainte par la nature imperméabilisée du sous-sol. Néanmoins, le projet pourrait utilement développer des mesures visant à réduire les surfaces imperméabilisées, en envisageant la réalisation de parkings et toitures végétalisés. La récupération et la réutilisation des eaux pluviales sont aussi des mesures à étudier dans le cadre de ce projet.

Les incidences des rejets d'eaux usées issues des activités agroalimentaires sont à appréhender de manière à prendre en compte l'impact sur le fonctionnement des réseaux d'assainissement et sur les milieux superficiels.

Des mesures significatives apparaissent nécessaires pour réduire les incidences potentielles des

prélèvements des activités sur les eaux souterraines, l'alimentation en eau potable constituant un enjeu important du territoire dunkerquois.

4. Conclusion

Le résumé non technique facilite la prise de connaissance du projet par le public mais devrait mieux préciser ses incidences sur l'environnement.

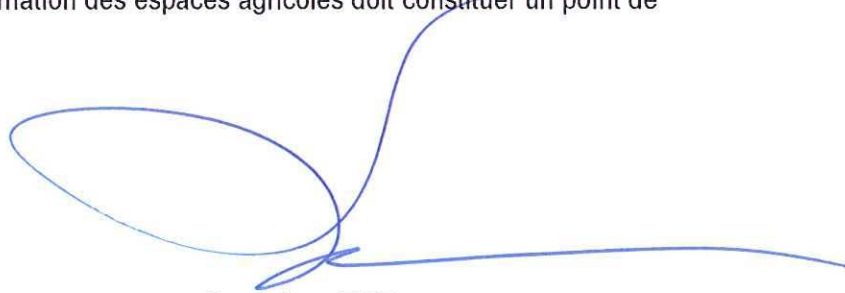
L'état initial de l'étude d'impact pour les volets « **eau** », « **paysage** » et « **biodiversité** » permet d'identifier les enjeux du territoire sur ces thématiques.

Le volet « **déplacements** » doit être complété s'agissant de la prise en compte du fonctionnement des infrastructures routières, des conditions et de la nature des déplacements sur le territoire.

L'état initial du volet « **santé** » est insuffisant compte tenu de la nature et des conséquences potentielles du projet sur la qualité de l'air et le bruit. Des mesures complémentaires apparaissent nécessaires.

Il apparaît nécessaire de compléter l'analyse des incidences potentielles du projet sur la ressource en eau et les déplacements.

Le site présente des atouts certains, particulièrement en matière de report modal (proximité de la voie ferrée et de la voie d'eau), qui ne sont pas suffisamment exploités dans le cadre de cette étude d'impact. De même, la question de la consommation des espaces agricoles doit constituer un point de vigilance.



Dominique BUR