



Projet de création de la
plateforme industrielle ZIA
(Zone Industrie d'Avenir)

Dossier de déclaration d'intention



Vérification des documents IMP411

Numéro du projet : 23NNP135

Intitulé du projet : Création de la plateforme industrielle ZIA

Intitulé du document : Dossier de déclaration d'intention

Version	Rédacteur NOM / Prénom	Vérificateur NOM / Prénom	Date d'envoi JJ/MM/AA	COMMENTAIRES Documents de référence / Description des modifications essentielles
V0	MOISAN Julie		22/12/2023	Version initiale
V1	FOURNIER Thierry		23/02/2024	Mise à jour par le GPMD

Sommaire

1.....	Préambule.....	4
2.....	Motivation et raisons d'être du projet.....	4
2.1	Identité du maître d'ouvrage.....	4
2.2	Contexte et cadre réglementaire.....	4
2.3	Localisation du projet.....	8
2.4	Description des travaux de la plateforme ZIA.....	9
2.5	Principales étapes des travaux.....	13
2.6	Phasage des travaux.....	28
3.....	Plan ou programme dont découle le projet.....	28
4.....	Liste des communes concernées par le projet.....	30
5.....	Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement.....	30
5.1	Le milieu physique.....	30
5.2	Le milieu aquatique.....	31
5.3	Le contexte biologique.....	32
5.4	Le cadre de vie / Urbanisme.....	36
5.5	Le contexte socio-économique.....	37
6.....	Solutions alternatives envisagées.....	37
7.....	Modalités de concertation avec le public.....	38
7.1	Concertation déjà engagée et à venir avec le public.....	38
7.2	Droit d'initiative.....	38
8.....	Publicité de la déclaration d'intention.....	39

Table des illustrations

Figure 1 : Phasage de réalisation de la plateforme ZIA à terme	6
Figure 2 : Localisation du projet	8
Figure 3 : Emprises du projet ZIA sur le territoire du GPMD	11
Figure 4 : Emprises de la phase 1 du projet ZIA.....	13
Figure 5 : Watergangs impactés par le projet.....	15
Figure 6 : Localisation du réseau de watergangs impactés par le projet de la plateforme ZIA	17
Figure 7 : Localisation des déviations de watergangs lors de la phase 1 du projet ZIA.....	19
Figure 8 : Coupe au Sud de la plateforme ZIA – Etat final.....	20
Figure 9 : Coupe de principe d'une noue paysagère	21
Figure 10 : Localisation des accès routiers envisagés pour la desserte de la plateforme ZIA	24
Figure 11 : Accès routiers de la phase 1 du projet ZIA	25
Figure 12 : Localisation des voies ferrées du projet de plateforme ZIA.....	27
Figure 13 : Orientations d'Aménagement de la Zone Industriale-portuaire	29
Figure 14 : Localisation de la plateforme ZIA au regard des mesures compensatoires existantes dans le SDPN.....	33
Figure 15 : Carte de localisation de la future plateforme vis-à-vis des milieux potentiellement humides	35

1. PREAMBULE

La plateforme industrielle Zone Industrie d'Avenir (ZIA) est une opération d'aménagement réalisée par le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) pour accueillir des activités industrielles et logistiques.

Ce projet est soumis à l'obtention d'une autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'Eau, article L. 181-1 du code de l'environnement ainsi qu'à une évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique 39 b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Conformément aux articles L.121-17-1 et suivants du code de l'environnement, tout projet assujettis à évaluation environnementale, ne relevant pas du débat public et dont le montant est supérieur à 5 M€ doit faire l'objet d'une déclaration d'intention. Cette déclaration d'intention doit être publiée avant tout dépôt de demande d'autorisation et tout engagement d'enquête publique.

Le présent projet de création de la plateforme industrielle ZIA entre dans le champ d'application du droit d'initiative et doit faire l'objet dans ce cadre d'une déclaration d'intention par le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD).

2. MOTIVATION ET RAISONS D'ETRE DU PROJET

2.1 Identité du maître d'ouvrage



Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD)
Port 2505 – 2505 route de l'écluse Trystam
BP 46534
59 386 DUNKERQUE Cedex 1

Tel : 03.28.28.78.78
N° SIRET : 738 555 036 00014

2.2 Contexte et cadre réglementaire

2.2.1 Contexte et objectifs du projet

Le port de Dunkerque a construit une nouvelle vision d'aménagement des plateformes industrielles et logistiques dans les années 2000. A côté de l'implantation ex nihilo sur des terrains nus sans préparation, qui était la norme jusqu'alors et qui peut perdurer encore aujourd'hui, une approche différente a été pensée, conçue et mise en œuvre : accueillir les activités industrielles et logistiques sur des plateformes déjà aménagées (et donc purgées des questions d'archéologie et des enjeux Faune, Flore et Habitat, y compris zones humides).

Ce « concept » de clefs en main a surgi dans une période durant laquelle avait lieu un débat territorial sur la meilleure façon d'accueillir une activité industrielle ou logistique, à l'aune d'une nécessité accrue d'anticiper et d'apporter une vision globale sur une plateforme dans une approche environnementale.

L'aménagement de plusieurs plateformes a ainsi pu débuter à partir de 2016. Notons parmi celles-ci, DLI sud, plateforme logistique de 145 ha qui accueillera près de 350 000 m² d'entrepôts logistiques à terme, ZGI, plateforme industrielle de 160 ha qui accueille CLAREBOUT et VERKOR, et plus récemment ZGI 2 de 131 ha qui accueillera Prologium à l'horizon fin 2026 - début 2027.

Les zones clés en main existantes ainsi que les friches portuaires sont aujourd'hui réservées par des clients ce qui réduit les opportunités de nouvelles implantations sur le territoire du GPMD dans un contexte national de réindustrialisation.

La réussite du « concept » de zones clefs en main incite le GPMD à poursuivre cette démarche et c'est dans ce contexte que le GPMD ambitionne l'aménagement de la Zone Industrie d'Avenir (ZIA) afin de disposer de nouvelles surfaces destinées à accueillir de nouvelles industries.

L'aménagement de la ZIA s'inscrit dans le contexte de développement économique et de réindustrialisation de la France. En outre, il peut permettre l'accompagnement de la filière mobilité électrique sur le territoire portuaire en Région et même à l'échelle Européenne.

Le projet d'aménagement de la ZIA a pour objectif d'offrir les conditions requises à l'implantation d'une ou plusieurs unités industrielles de grande envergure pour contribuer au développement économique du territoire et la réindustrialisation de la France.

La ZIA a également vocation à étendre les capacités logistiques du territoire portuaire en proposant des espaces dédiés à la construction d'entrepôts. Bien que la zone clef en main DLI-Sud ait été aménagée récemment, celle-ci a fait l'objet d'un véritable engouement des preneurs et toutes les parcelles commercialisables font l'objet a minima d'un contrat de réservation. Ainsi une partie des terrains de la ZIA pourront être dédiés à l'activité logistique.

Le projet ZIA sera phasé dans le temps et couvrira à terme une surface globale d'environ 330 ha.

A ce stade, il est prévu 4 phases d'aménagement de la plateforme conformément à la Figure 1 ci-après :

- Une première phase (phase 1) comprenant l'aménagement de 50 ha de surface commercialisable au sud-ouest de l'emprise projet globale ;
- Une phase 2 comprenant l'aménagement de 40 ha de surface commercialisable au Nord de la phase 1 ;
- La réalisation des 120 ha de surface commercialisable à l'Est des deux premières phases ;
- La réalisation des 20 ha de plateforme logistique commercialisable au sud de l'emprise projet globale.

Figure 1 : Phasage de réalisation de la plateforme ZIA à terme



2.2.2 Le cadre réglementaire

Au vu des enjeux et des caractéristiques techniques du projet, les procédures réglementaires suivantes s'appliqueront :

- Un **dossier de déclaration d'intention** au sens de l'article L.121-17-1 du code de l'environnement ;
- Une **évaluation environnementale** systématique au titre l'article R122-2 du code de l'environnement et de la rubrique 39 « Travaux, constructions et opérations d'aménagement ». Elle portera sur le projet à terme comportant les 4 phases d'aménagement sur la surface globale d'environ 330 ha et sera étendue aux travaux connexes menés par les autres maîtres d'ouvrages que sont les concessionnaires réseaux (ENEDIS, SUEZ-Eau du Dunkerquois, opérateurs télécom...) sur cette même emprise d'environ 330 ha ;
- Un **dossier d'autorisation environnementale** (sur la première phase d'emprise commercialisable de 50 ha) au sens de l'article L. 181-1 du code de l'environnement ;
- Un **dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées** (sur la première phase d'emprise commercialisable de 50 ha) ;
- Un **permis d'aménager** au titre de l'article R421-19-k du code de l'urbanisme ;
- Un **diagnostic d'archéologie préventive** au vu de l'ampleur du projet.

Le GPMD déposera des dossiers d'autorisation environnementale successifs pour chacune des phases suivantes d'aménagement de la ZIA pour les travaux dont il sera maître d'ouvrage, avec une actualisation de l'étude d'impact le cas échéant.

2.3 Localisation du projet

Le projet se situe sur le territoire du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), dans le département du Nord (59).

Figure 2 : Localisation du projet



Le projet sera implanté à l'Est de la plateforme DLI sud et au Sud de la Route des Dunes.

L'emprise globale du projet d'ensemble (plateforme et dessertes), hors mesures compensatoires, couvre une surface d'environ 330 ha sur 2 communes : Loon-Plage et Dunkerque (Mardyck).

2.4 Description des travaux de la plateforme ZIA

2.4.1 Généralités

Dans le contexte de développement économique et de réindustrialisation de la France, le GPMD a décidé d'accompagner le développement des filières industrielles en lien notamment avec la réindustrialisation et l'industrie verte en proposant une plateforme aménagée destinée à accueillir ces entreprises.

Le projet ZIA prévoit notamment :

- La réalisation d'une plateforme industrielle remblayée d'environ 230 ha pour l'accueil d'entreprises et leurs infrastructures (bâtiments, routes, voies ferrées internes, ouvrages de gestion des eaux pluviales (EP)...) ainsi que l'aménagement d'une plateforme de 20 ha dédiée à la filière logistique ;
- La réalisation des dessertes routières et ferroviaires, voies douces, aménagements paysagers, noues d'infiltration nécessaires au raccordement de ces plateformes ;
- La réalisation de mesures compensatoires (comprenant les compensations écologiques relatives aux plateformes, aux dessertes et aux couloirs techniques) ;
- La réservation d'espaces dédiés au passage de réseaux (couloirs techniques) ;
- La déviation de watergangs.

Une vue d'ensemble schématique du projet est présentée en ci-avant (cf Figure 1 en page 6).

2.4.2 La synthèse des emprises du projet ZIA

2.4.2.1 Projet ZIA

L'emprise globale du projet ZIA est de 329,1 ha subdivisés comme indiqué ci-dessous.

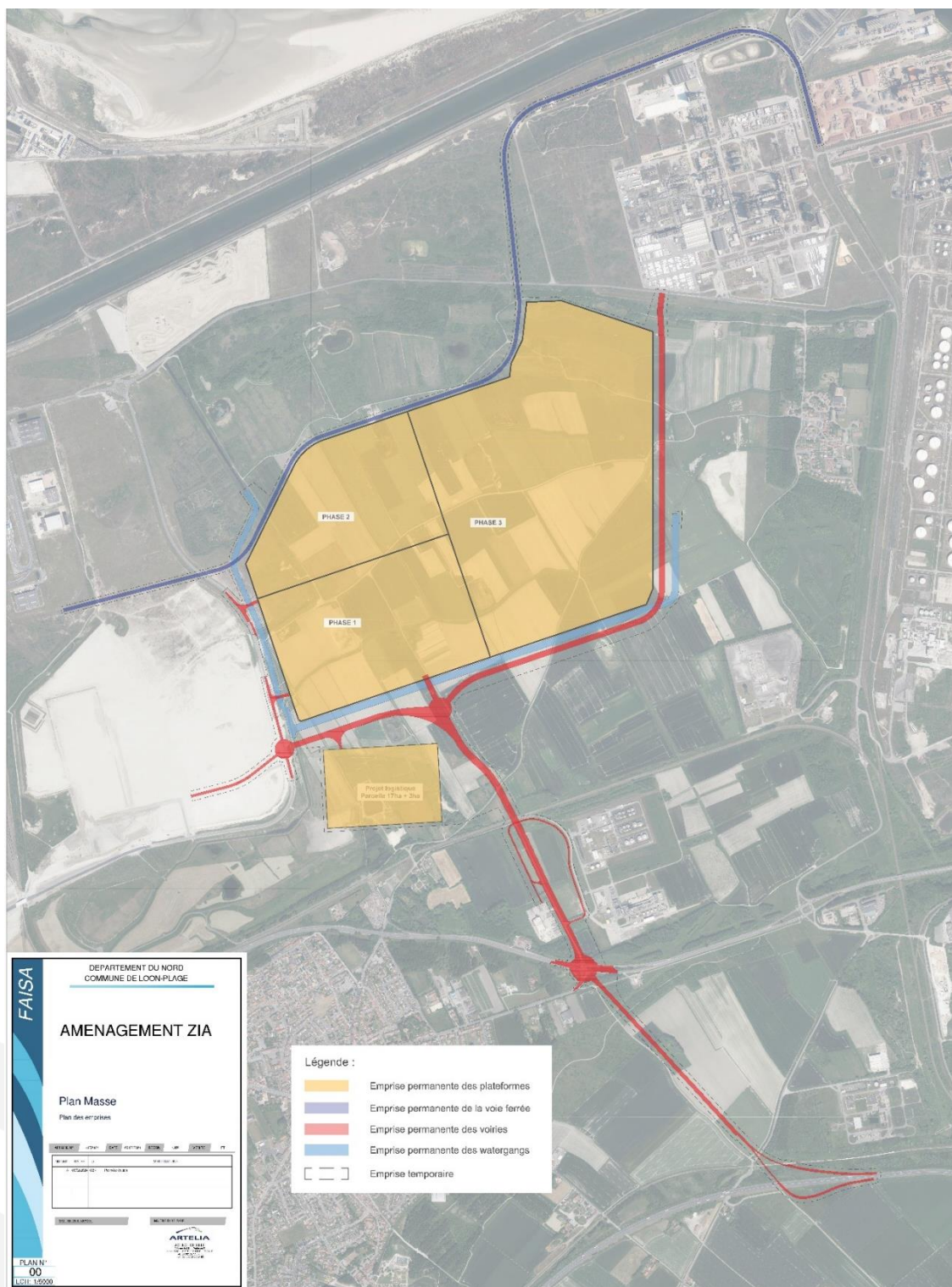
Tableau 1. Synthèse des emprises projet sur la ZIA

Projet	Surface (ha)
Emprise totale du projet	329,1
- Emprise permanente	282,6
des plateformes	233,5
des voiries & espaces verts	30,9
de la Voie Ferrée	13,8
des Watergangs	4,3
- Emprise temporaire ¹	46,5

Les emprises sont figurées sur la carte ci-contre.

¹ : l'emprise temporaire regroupe les surfaces nécessaires à la réalisation des travaux et les pistes de d'entretien des watergangs déviés.

Figure 3 : Emprises du projet ZIA sur le territoire du GPMD



2.4.2.2 Phase 1 du projet ZIA

L'emprise de la phase 1 du projet ZIA est de 62,3 ha subdivisés comme indiqué ci-dessous.

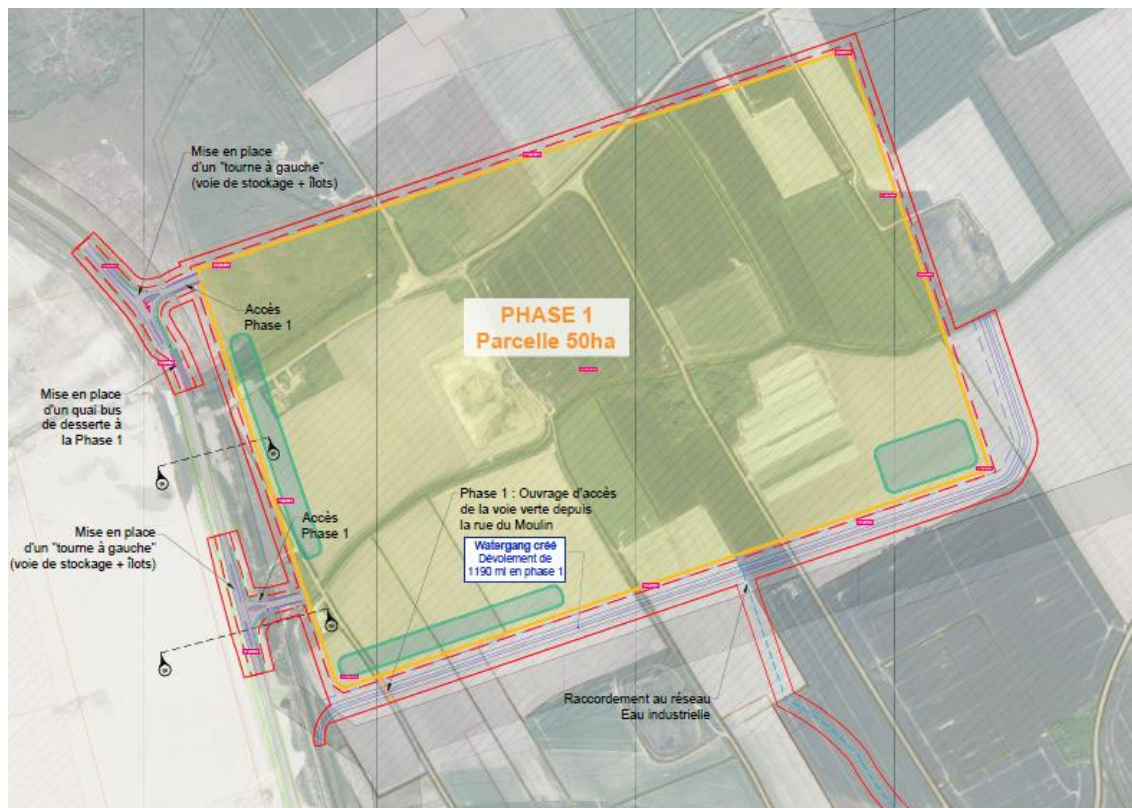
Tableau 2. Synthèse des emprises projet sur la Phase 1 - ZIA

Projet	Surface (m ²) y/c emprise DLI	Surface (m ²) dans l'emprise DLI	Surface (m ²) hors emprise DLI
Emprise totale du projet	62,3	2,3	59,6
- Emprise permanente	55,2	1,3	53,4
des plateformes	51,9	0,0	51,9
des voiries & espaces verts	1,31	1,26	0,04
de la Voie Ferrée	0,0	0,0	0,0
des Watergangs & Fossés	2,0	0,1	1,5
- Emprise temporaire	7,2	1,0	6,2

On compte également 2,3 ha de projet dans l'emprise de la zone DLI Sud, dont 1,3 en emprise permanente et 1,0 en emprise temporaire. Pour rappel, l'aménagement de la plateforme DLI Sud a fait l'objet de 2 arrêtés préfectoraux en date du 6 aout 2015 (autorisation IOTA) et du 7 avril 2015 (dérogation espèces protégées). Les impacts de ces surfaces ont ainsi déjà été évalués.

Les emprises sont figurées sur la carte ci-contre.

Figure 4 : Emprises de la phase 1 du projet ZIA



2.5 Principales étapes des travaux

Les travaux de réalisation de la plateforme ZIA comprennent les étapes suivantes :

2.5.1 Travaux préparatoires

Les travaux préparatoires consistent à préparer le terrain pour la réalisation de la plateforme et des dessertes. Ces travaux incluent :

- L'installation de base vie de chantier ;
- L'enlèvement des végétaux supérieurs ;
- Le décapage de la terre végétale ;
- La démolition du bâti existant et ou des routes existantes.

2.5.2 Déviation des watergangs

2.5.2.1 Généralités

La zone d'étude est une zone de polders gagnée sur la mer par endiguement à des fins de cultures. Ces terrains sont régulièrement inondés et un réseau de drainage composé de cours d'eau, fossés et watergangs permet l'évacuation de ces eaux.

L'aménagement de la plateforme ZIA intercepte le réseau de wateringue géré par la première section. Le linéaire d'une partie d'entre eux devra être supprimé et dévié afin de permettre le remblai de la plateforme et le maintien des continuités hydrauliques.

L'objectif visé par le port en termes de maintien visera à minima l'équivalence fonctionnelle c'est-à-dire une capacité de stockage des eaux équivalente à l'état d'avant le projet. Ainsi il n'est pas visé l'équilibre en termes de linéaire mais de capacité.

2.5.2.2 Les dérivations de watergangs du projet global ZIA

2.5.2.2.1 Réseau de watergangs impactés par le projet

Aujourd'hui le réseau se structure autour du SchapGracht qui draine les eaux de tout le secteur. Le bassin versant peut être délimité comme suit : route des dunes du nord, voie ferrée des huttes au sud, plateforme DLI-Sud à l'ouest et établissement des Flandres TOTAL à l'est. Toutes les eaux dans ce secteur rejoignent le Schapgracht qui se rejette à terme sur Gravelines.

Les watergangs impactés par le projet sont les suivants :

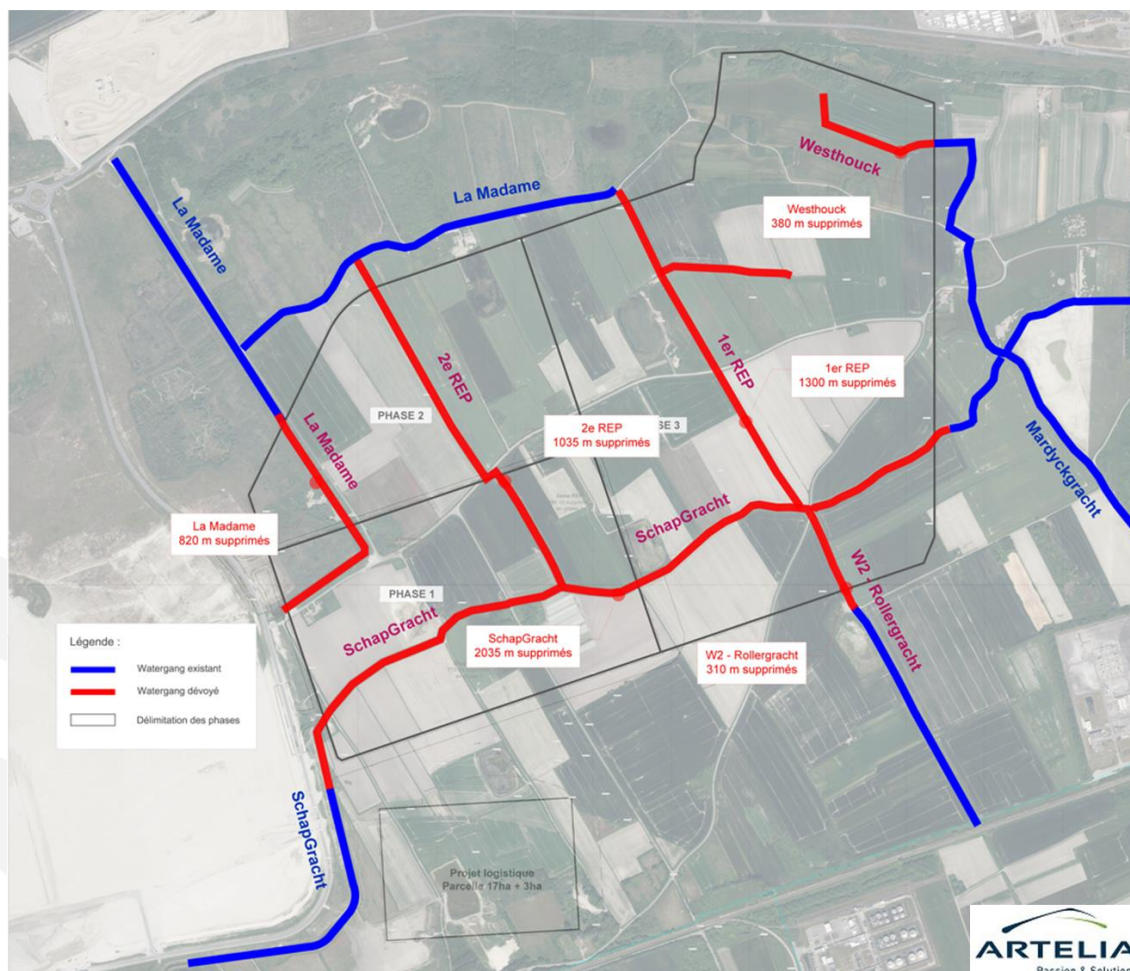
- Le Westhouck - statut réglementaire : fossé, 380 m impactés ;
- 1er REP - statut réglementaire : cours d'eau, 1300 m impactés ;
- Le Rollergracht - statut réglementaire : cours d'eau, 310 m impactés ;
- 2eme REP - statut réglementaire : fossé, 1 035 m impactés ;
- Schapgracht - statut réglementaire : cours d'eau ; 2 035 m impactés ;
- La Madame (ex-Fossé anti-salure du remblais Port rapide) - statut réglementaire : fossé, 700 m impactés.

En synthèse :

Tableau 3. Synthèse des volumes et linéaires de watergangs impactés par ZIA

Impacté - Global	Linéaire - ml	Volume - m3
La Madame	700	11 400
2ème REP	1 035	6 100
1er REP	1 300	7 000
SchapGracht	2 035	19 500
Westhouck	380	2 200
Rollergracht	310	2 150
TOTAL	5 760	48 350

Figure 5 : Watergangs impactés par le projet



2.5.2.2 Déviation de watergangs envisagées par le projet

Afin de compenser la perte de ce réseau et maintenir les continuités hydrauliques, le projet prévoit deux déviations majeures :

- La Madame, qui sera déviée vers l'Ouest, le long de la route de la Baltique, et sera raccordée à la confluence avec le SchapGracht, sur un linéaire de 1 140 ml et une largeur de 12,50 m pour un volume de 33 100 m³ ;
- Le SchapGracht, qui sera dévié vers le Sud, le long de la future route Cap Nord, sur un linéaire de 2 150 ml, une largeur de 13,50m pour un volume de 38 850 m³.

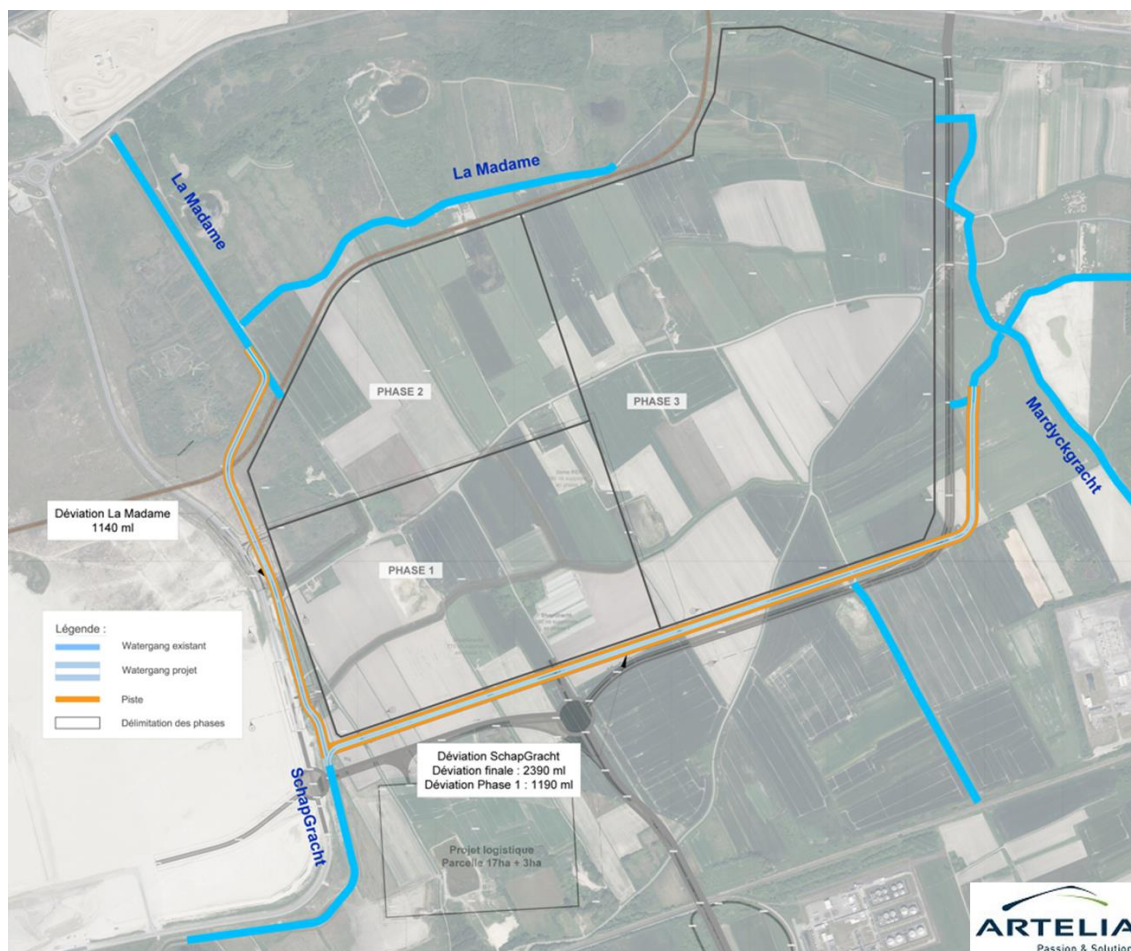
En synthèse :

Tableau 4. Synthèse des volumes et linéaires de watergangs créés par ZIA

Créé - Global	Linéaire - ml	Volume - m ³
Déviation SUD	2 150	38 850
Déviation OUEST	1 140	33 100
TOTAL	3 290	71 950

La carte ci-dessous permet de localiser les déviations de watergangs.

Figure 6 : Localisation du réseau de watergangs impactés par le projet de la plateforme ZIA



2.5.2.3 Les dérivations de watergang de la phase 1 du projet ZIA

2.5.2.3.1 Réseau de watergangs impactés par le projet

Les watergangs impactés par la phase 1 du projet sont les suivants :

- 2eme REP - statut réglementaire : fossé, 390 m impactés ;
- Schapgracht - statut réglementaire : cours d'eau ; 960 m impactés ;
- La Madame - statut réglementaire : fossé, 390 m impactés.

En synthèse :

Tableau 5. Synthèse des volumes et linéaires de watergangs impactés par la phase 1 de ZIA

Impacté – Phase 1	Linéaire – ml	Volume – m3
La Madame, partie Sud	390,00	7 100
2 ^{ème} REP, partie Sud	390,00	2 560
ShapGracht, partie Ouest	960,00	7 870
TOTAL	1 740,00	17 530

2.5.2.3.2 Déviation de watergangs envisagées par la phase 1 du projet ZIA

Pour assurer la continuité hydraulique, lors des travaux de la phase 1, il est prévu les modifications suivantes :

- Le SchapGracht sera repris en amont de la parcelle de la phase 1, pour être dévié au Sud de celle-ci. L'exutoire de ce watergang sera au Sud-Ouest de cette parcelle ;
- La reprise du SchapGracht à l'Est, sur 235 ml, sera provisoire et comblée lors de la réalisation de la 3^{ème} phase ;
- Le watergang « La Madame » sera comblé partiellement sur la partie impactée, lors de la phase 1 ;
- Le 2^e REP sera comblé partiellement sur la partie impactée, lors de la phase 1.

Le linéaire de déviation de watergang « SchapGracht » s'élève à 1 190 ml, dont 235 ml provisoire.

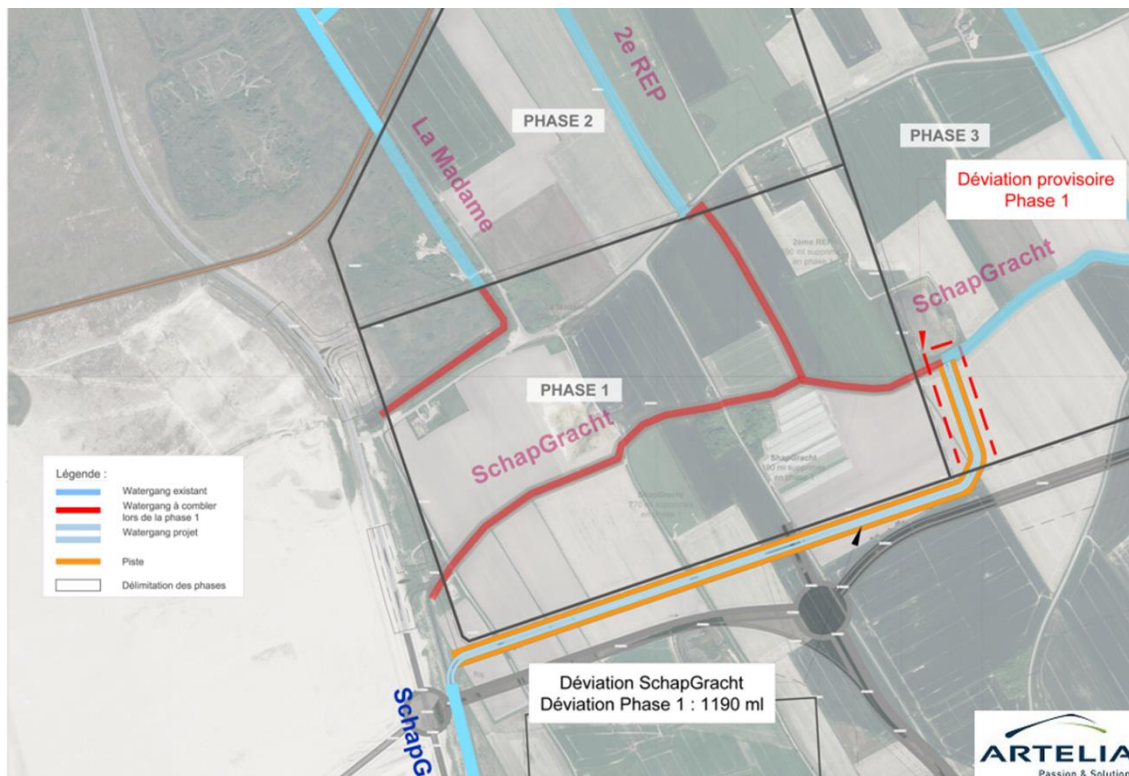
En synthèse :

Tableau 6. Synthèse des volumes et linéaires de watergangs créés par la phase 1 de ZIA

Créé – Phase 1	Linéaire – ml	Volume – m3
Déviation SUD	1 190	19 010
TOTAL	1 190	19 010

La carte ci-dessous permet de localiser les déviations de watergangs.

Figure 7 : Localisation des déviations de watergangs lors de la phase 1 du projet ZIA



2.5.3 Réalisation de la plateforme en remblais

2.5.3.1 Généralités pour le projet global ZIA

La réalisation de la plateforme ZIA va nécessiter des remblais dont les objectifs sont :

- La mise en sécurité des installations vis-à-vis du phénomène remonté de nappe ;
- La gestion par infiltration d'une partie des eaux pluviales ;
- La mise en sécurité des installations vis-à-vis du risque submersion ;
- La compatibilité des accès vis-à-vis des plateformes voisines.

La côte projet retenue pour remblayer la plateforme est de 5.6m NGF, équivalente à celle de la plateforme DLI Sud. Le terrain naturel se situe aujourd'hui en moyenne à la côte 2.6 m NGF, le terrain sera donc remblayé sur une épaisseur d'environ 3 m.

L'origine des matériaux envisagée peut être de plusieurs ordres :

- Stations de transit du GPMD notamment DLI Sud d'une capacité de 1.4Mm3 par semestre (remplissage/vidage) limité à 2Mm3/an si les matériaux proviennent des dragages d'entretien. Un premier remplissage pour démarrer les travaux mi 2024 est envisageable. Une solution de brouettage depuis la station sur DLI Sud sera à privilégier ;
- Apports extérieurs à envisager le cas échéant.

La mise en œuvre des matériaux sur le terrain s'effectue à l'aide d'engins de terrassement conventionnels.

Le volume de matériaux estimé pour le projet global est de :

- 6,6 Mm³ pour la plateforme de 220 ha,
- 540 000m³ pour les voiries (6 km),
- 240 000m³ pour les voies ferrées (4,7km).

Ainsi le volume global nécessaire aux remblais du projet serait de l'ordre de 7.380 Mm³.

2.5.3.2 Réalisation de la plateforme de la phase 1 du projet ZIA

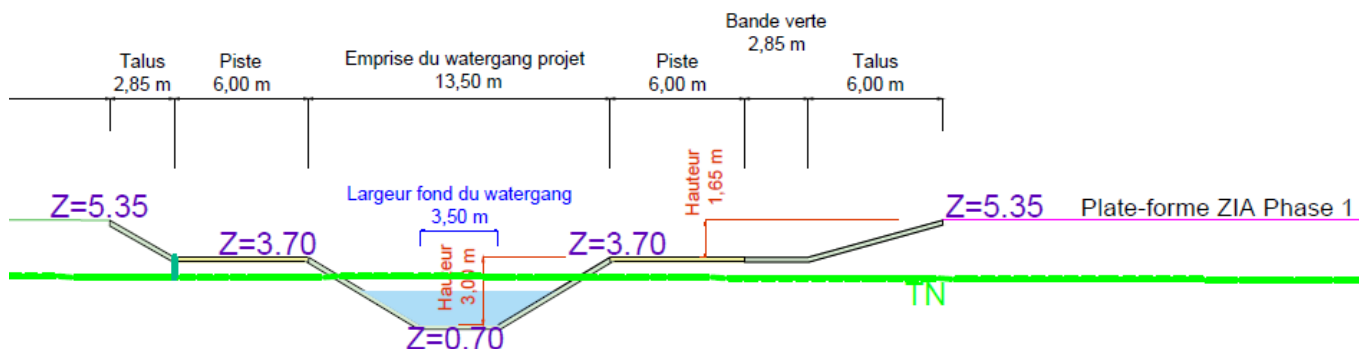
2.5.3.2.1 Altimétrie

La plateforme de la phase 1 représente 51,9 ha. Comme vu ci-avant, l'altimétrie de la plateforme est fixée à une côte avoisinant les + 5,6 m NGF afin d'assurer un fonctionnement gravitaire aux différents réseaux de collecte des eaux pluviales, et ce sans remontée hydraulique résultante du NPHE.

Le talus de la plateforme est prévu avec une pente de 2/1 soit une largeur de talus de 6 mètres tout autour de la limite parcellaire de la phase 1.

La partie Est de la plateforme est décrite ci-après avec la présentation des accès routiers. La partie Sud de la plateforme aura l'aménagement suivant :

Figure 8 : Coupe au Sud de la plateforme ZIA – Etat final



2.5.3.2.2 Matériaux et remblais

La quantité de remblais nécessaire a été calculé en tenant compte :

- D'une plate-forme à altimétrie fixe à Z=5,60 et d'un TN décapé à -0,30m sur une surface de 50 ha, avec un talus de 2/1 sur tout son pourtour ;
- La présence d'un étang de chasse à combler sur 80 cm ;
- La présence de 1 740 ml de watergangs à combler pour un volume de 17 530 m³ ;
- La présence d'une butte au Nord-Ouest de la Phase 1 surélevée par rapport à l'altimétrie finale voulue de la plateforme.

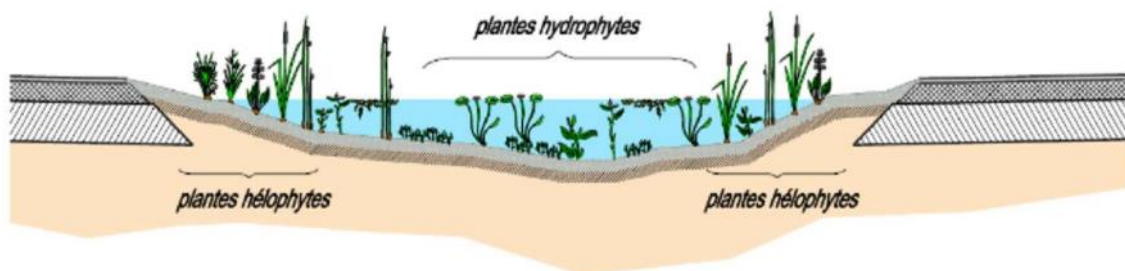
La quantité nécessaire est alors de 1 480 920 m³.

2.5.4 Gestion des eaux pluviales et des eaux usées de la plateforme

La gestion des eaux pluviales sur la plateforme ZIA est envisagée de la manière suivante :

- Les eaux pluviales des parcelles commercialisables seront recueillies par ruissellement dans des noues dédiées et connectées entre elles où elles seront infiltrées. Les ouvrages de gestion des eaux pluviales sont dimensionnés pour des événements de période de retour de 100 ans. Une surverse de sécurité au-delà de la centennale vers le réseau hydraulique superficiel est prévue. Cette gestion se fera à l'échelle des parcelles commercialisables ;
- Les eaux pluviales de ruissellement des voiries publiques de desserte des parcelles commercialisables seront recueillies par ruissellement dans des noues dédiées discontinues par tronçon de 80 m afin de confiner les éventuelles pollutions accidentelles. Les ouvrages de gestion des eaux pluviales sont dimensionnés pour des événements de période de retour de 100 ans. Une surverse de sécurité au-delà de la centennale vers le réseau hydraulique superficiel est prévue ;
- Les eaux pluviales de ruissellement des plateformes ferroviaires seront recueillies par ruissellement dans des noues dédiées. Les ouvrages de gestion des eaux pluviales sont dimensionnés pour des événements de période de retour de 20 ans et la pluie centennale est gérée grâce aux pistes d'entretien le long de la voie ferrée avec la mise en place de merlons.

Figure 9 : Coupe de principe d'une noue paysagère



La plateforme ne disposera pas de réseau d'assainissement collectif pour la gestion des eaux usées sanitaires. Le dimensionnement et la gestion du dispositif d'assainissement non collectif incombera à chacun des futurs exploitants.

2.5.5 Création des dessertes routières

2.5.5.1 Généralités

Le projet entraîne la suppression de tronçons de voiries routières départementales, communales et communautaires pour un linéaire total d'environ 7,8 km (1,1 km de RD1, 1,9 km de RD301, 1,6 km de rue de l'Helle, 3,2 km d'autres voies annexes). Ces voiries doivent faire l'objet d'un transfert et d'un déclassement vers le GPMD.

La création des voiries dans le cadre du projet ZIA rétablira la continuité de la route départementale RD1(axe Loon-Plage-Mardyck).

2.5.5.2 Les dessertes routières du projet global

Les accès routiers envisagés à terme sont constitués de :

- 10,5 km de voiries dont :
 - La reprise de 0,7 km de voirie existante sur la route de la Baltique déjà autorisé dans le cadre de l'arrêté préfectoral relatif à la plateforme DLI Sud,
 - **Route du Cap Nord** : création de 3,2 km de voie portuaire principale en périphérie Sud et Est de la ZIA et de 1,35 km de desserte depuis cette voie.
Celle-ci se raccorde :
 - À l'ouest à la route de la Baltique qui ceinture DLI sud, via un giratoire (déjà autorisé dans le cadre de l'arrêté préfectoral relatif à la plateforme DLI Sud),
 - Au nord à la route des Dunes via un carrefour en T,
 - A l'est à la RD1 via un carrefour en T pour la desserte de la commune de Mardyck,
 - Toujours au Nord au chemin du Westhouck via l'aménagement d'un carrefour en croix.

La route du Cap Nord pourra faire l'objet d'entrées et sorties de la Zone industrielle, d'une longueur d'environ 16 m, permettant au besoin le stationnement d'un poids lourd sur le bas-côté.

- **Route Inter-Industrielle (R2I)** : création de 3,6 km de voie portuaire principale faisant le lien entre la route du Cap Nord et A16 et de 1,65 km de desserte depuis cette voie. La R2I est scindée en deux parties (nord et sud) du fait du croisement avec la RD601 :
 - La R2I Nord, d'environ 1,3km, se connecte à la route du Cap Nord par le giratoire du Cap Nord pouvant atteindre 5 branches dont deux destinées à la desserte à la zone ZIA industrielle et 1 destinée à la zone ZIA logistique. Elle croise la voie ferrée portuaire des huttes par l'aménagement d'un ouvrage d'art et vient se connecter à la RD601 au carrefour existant avec la rue de l'Helle qu'il conviendra d'adapter (a priori par la mise en place d'un giratoire dénommé giratoire de l'Helle). Un carrefour avec la route de la Distillerie qui dessert Ryssen et Indachlor est également à prévoir.

- La R2I Sud, d'environ 2,3 km, s'appuiera sur ce même carrefour et aura vocation à rejoindre l'autoroute A16. 2 bretelles seront ainsi créées (sortie et insertion).

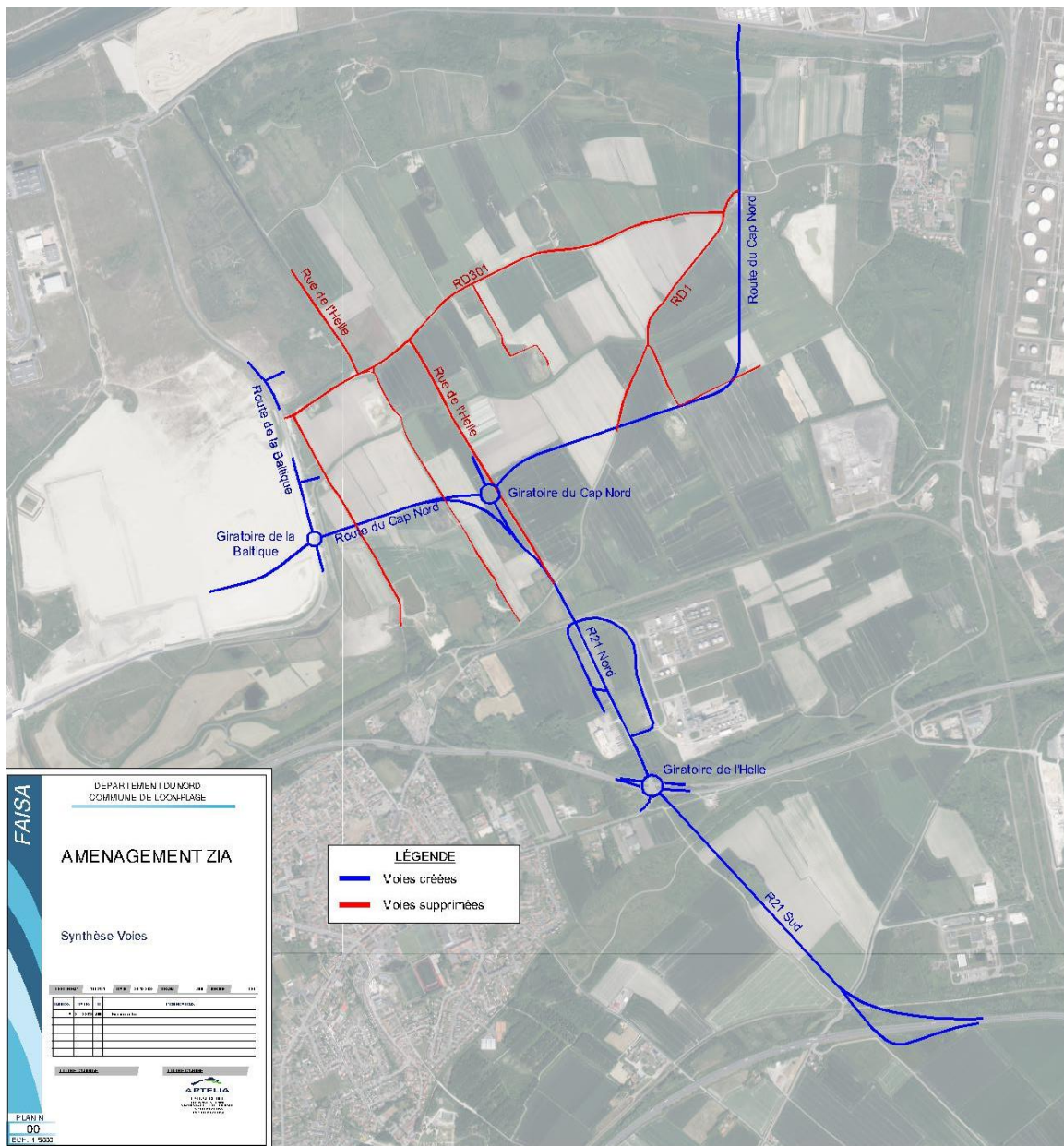
- 3 giratoires :
 - Giratoire de l'Hell ;
 - Giratoire du Cap Nord avec une bretelle d'évitement dans le sens Baltique => Cap Nord ;
 - Giratoire de la Baltique avec une branche de desserte de la plateforme DLI Sud ;

- 4 carrefours :
 - Route des Dunes / Route Cap Nord ;
 - Chemin du Westhouck / Route Cap Nord ;
 - RD1 / Route Cap Nord ;
 - R2I / Route de la Distillerie.

- Un ouvrage d'Art pour passer au-dessus des voies ferrées existante de Loon-Plage, en parallèle de la RD 601 ;

- Un passage à niveau pour traverser la future voie ferrée au niveau de la route de la Baltique.

Figure 10 : Localisation des accès routiers envisagés pour la desserte de la plateforme ZIA

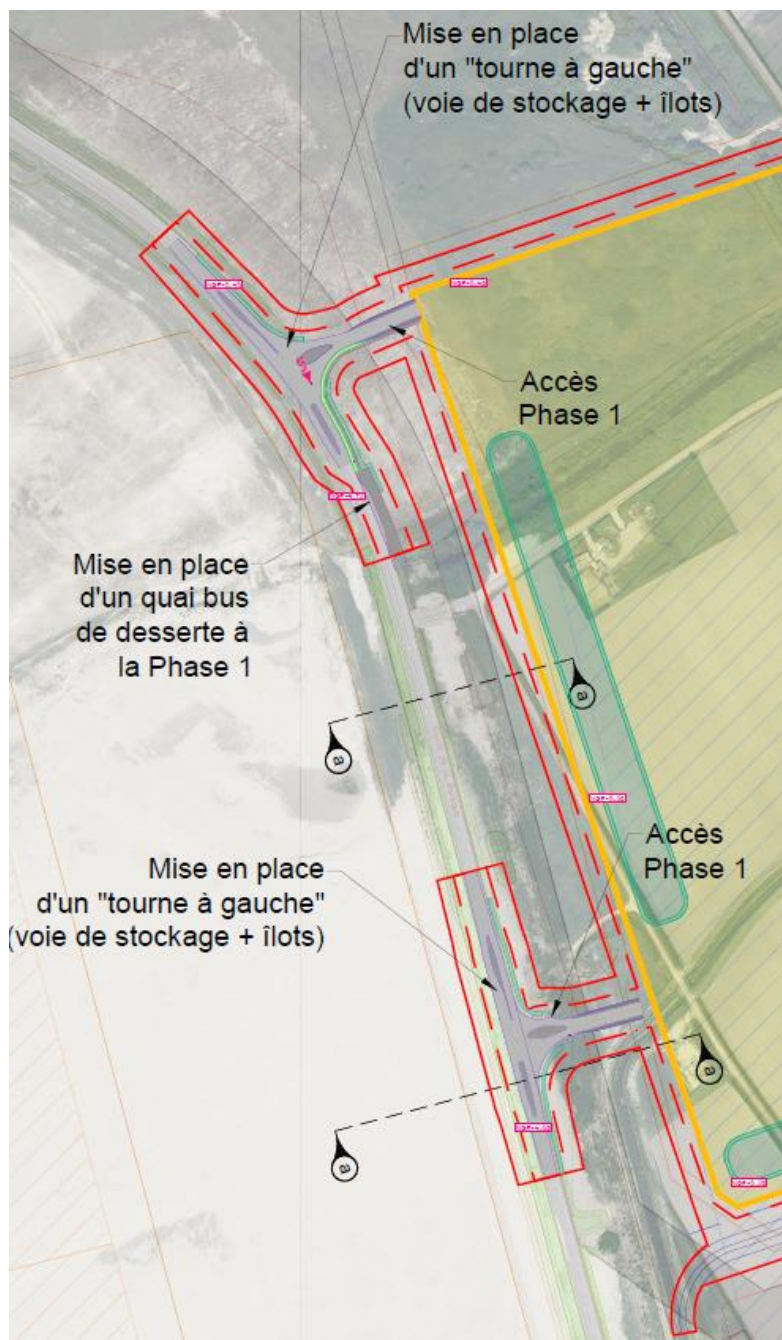


2.5.5.3 La desserte routière de la phase 1

Les accès routiers ont été pensés pour desservir la parcelle 1 et permettre une circulation facilitée au sein de la plateforme tout en s'appuyant sur la route de la Baltique déjà existante.

Les deux accès proposés sont bidirectionnels, d'une largeur de 8 m (4 m par voie) et séparés la route de la Baltique par un carrefour en T avec îlot directionnel. Ils sont d'une longueur d'environ 80 mètres linéaires. Sur la route de la Baltique, un « tourne à gauche » est placé au niveau de chaque accès avec mise en place d'une voie de stockage séparée de la voirie par des îlots.

Figure 11 : Accès routiers de la phase 1 du projet ZIA



A noter que conformément à la volonté conjointe du GPMD et de la CUD, un accès par transport en commun a été projeté avec la mise en place d'un quai bus permettant la desserte de la Phase 1. Dimensionné pour un bus de 22 m, il s'étend sur 50 m de long et 8 m de large. Il est relié à la parcelle de la phase 1 par un chemin piétonnier d'1,5 m sur un linéaire de 25 m.

De même, une piste cyclable créée en Phase 1 permet d'accéder à la Parcelle Phase 1 depuis la rue du Moulin, voie à faible trafic prisée des cyclistes. Elle passe au-dessus de la déviation du SchapGracht avec la mise en place d'un ouvrage cadre. La piste est créée sur un linéaire de 35 m et une largeur de 2,5m, qui permet une circulation bidirectionnelle.

2.5.6 Création des dessertes ferroviaires

2.5.6.1 Les dessertes ferroviaires du projet global ZIA

Des infrastructures ferroviaires sont prévues dans le cadre de l'opération ZIA, avec des raccordements :

- À l'ouest vers les voies aménagées pour la zone DLI Sud ;
- À l'Est vers la voie ferrée existante de Mardyck.

Ces nouvelles infrastructures ferroviaires représentent une longueur totale de 4.7 km.

A noter, le GPMD aménage les voies externes aux sites industriels, ce sont les clients finaux de la plateforme qui auront la charge de réaliser les aménagements ferroviaires au sein de leurs parcelles.

Leur dimensionnement intègre les évolutions à venir dans le port Ouest en matière de report modal, elles ont ainsi vocation à desservir la plateforme industrielle ZIA mais également à structurer le réseau portuaire en offrant un itinéraire alternatif à la voie des huttes.

Le projet implique :

- La création d'une voie de desserte dénommée voie ferrée des dunes non électrifiée sur près de 4.7km ;
- Des embranchements pour la desserte des sites industriels ;
- Une réfection de la voie ferrée de Mardyck et de son passage à niveau sur la route du Fortelet à Mardyck ;
- La création d'un passage à niveau (PN) au niveau du croisement avec la route de Mardyck ;
- La création d'un PN au niveau du croisement avec la route des Dunes ;
- La création d'un PN au niveau de la route de la Baltique ou à terme d'un ouvrage d'art en fonction du trafic dans le secteur.

La création de ces infrastructures ferroviaires permettra de favoriser la massification et le report modal pour les industries qui s'implanteront à terme sur ZIA, afin notamment de permettre la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre.

La notice technique relative au projet de voie ferrée est disponible en Annexe.

La carte ci-dessous présente les voies ferrées prévues dans le cadre de l'aménagement des 220 ha commercialisables de la plateforme ZIA.

Figure 12 : Localisation des voies ferrées du projet de plateforme ZIA



2.5.6.2 Les dessertes ferroviaires de la phase 1

Dans le cadre de la réalisation de la première phase de la plateforme (50 ha commercialisables), il n'est pas prévu d'aménagement ferroviaire.

2.6 Phasage des travaux

La date prévisionnelle de démarrage des travaux de la phase 1 est prévue en février 2025 avec une mise à disposition de la parcelle commercialisable de 50 Ha au début de l'été 2025.

La réalisation des autres phases est prévue en 2026.

3. PLAN OU PROGRAMME DONT DECOULE LE PROJET

➤ Le projet s'inscrit dans la Stratégie Nationale Portuaire de 2021

En 2021 la France a adopté sa Stratégie Nationale Portuaire qui fixe les orientations de long terme dans le domaine de la mer et qui couvre tout le système portuaire français. Elle s'articule autour de 4 grandes axes (1/performance des chaînes logistiques, 2/développement économique des territoires, 3/accélération de la transition écologique, 4/innovation & transition numérique) pour un objectif de reconquête de parts de marches pour un fonctionnement optimisé des flux de marchandises sur le territoire.

L'axe n° 2 place les ports au cœur du développement économique de leurs territoires. Elle doit se faire notamment à travers le développement de nouvelles activités dans les circonscriptions portuaires mais aussi de l'hinterland portuaire par des modes de transport massifiés pour réduire l'impact environnemental des chaînes logistiques. Ce dernier objectif stratégique vise notamment au développement des « plateformes multimodales performantes », indique le document. Une action qui est menée en cohérence avec la stratégie de développement du fret ferroviaire.

L'aménagement de la ZIA s'inscrit dans le contexte de développement économique et de réindustrialisation de la France. En outre, il peut permettre l'accompagnement de la filière mobilité électrique sur le territoire portuaire en Région et même à l'échelle Européenne. ZIA sera par ailleurs connectée à un faisceau ferré et la liaison ferroviaire devra être performante afin de desservir l'hinterland proche et élargi.

L'axe n° 3 de la SNP concerne la transition écologique. Il s'agit notamment de permettre aux ports de se doter des moyens pour attirer dans leur circonscription les entreprises innovantes dans le domaine de la transition écologique. Des industries d'avenir, comme la filière batteries automobile, rentrent pleinement dans ce cadre.

➤ Le projet décline le projet stratégique 2020-2024 du port de Dunkerque

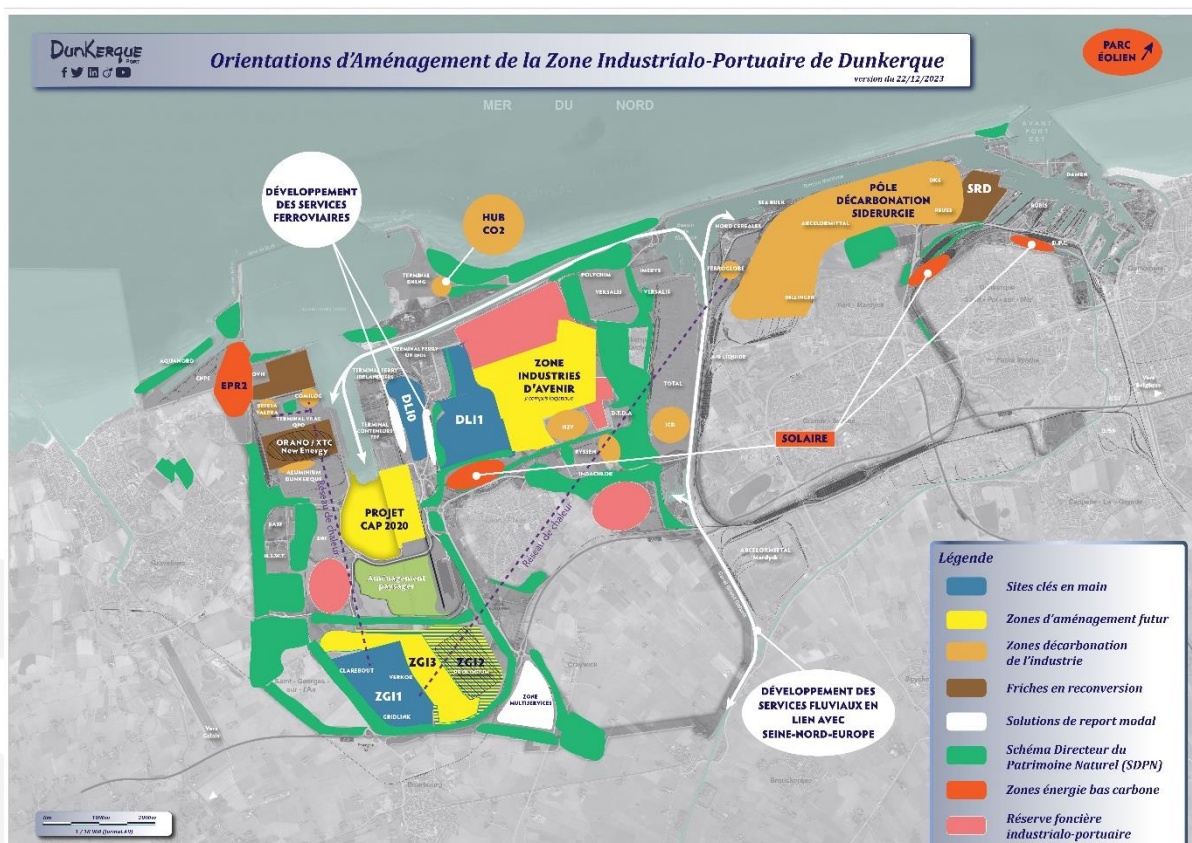
Depuis la réforme portuaire de 2008, le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) décline sa stratégie de développement au travers d'un projet stratégique (PS) quinquennal. Les deux premiers projets stratégiques visaient à redévelopper le trafic maritime et à renforcer les actions en faveur de la logistique, de l'industrie, et de l'aménagement. Le GPMD a établi son troisième projet stratégique pour la période 2020-2024 dans le prolongement des deux précédents

conformément à l'article R.5312-63 du code des transports. Il comportait notamment 4 grandes ambitions déclinées en une centaine d'actions : port d'excellence, port citoyen, port durable, port connecté. Il tient compte des développements nécessaires en matière de transports massifié, de multimodalité, de fret ferroviaire et de transport fluvial. Il intègre les objectifs de la Stratégie Nationale Portuaire 2021 et du Green Deal européen mais doit également tenir compte des évolutions mondiales (Brexit, nouvelle route de la soie, plans de relance suite à la crise sanitaire du COVID-19, ...).

Le projet de plateforme industrielle ZIA (Zone Industrie d'Avenir), mentionné sous la dénomination « Zone Chimie » dans le projet stratégique 2020-2024, devait faire l'objet d'études dans le cadre du projet stratégique actuel. Une première demande d'autorisation environnementale sera déposée pour une première phase dans le cadre du projet stratégique 2020-2024 actuel mais sa réalisation interviendra à partir de 2025 soit dans le prochain projet stratégique 2025-2029, qui est en cours de réflexion mais pas validé actuellement. Les demandes des autorisations environnementales des autres phases de ce projet seront quant à elles demandées dans le prochain projet stratégique 2025-2029.

Les orientations d'aménagement à terme du domaine portuaire du GPMD ont été récemment mises à jour. Elles seront traduites dans les prochains projets stratégiques. Elles sont présentées sur la figure ci-après.

Figure 13 : Orientations d'Aménagement de la Zone Industriolo-portuaire



Ainsi le projet de création d'une nouvelle zone industrielle est motivé par des raisons stratégiques majeures prévues dans des documents de planification stratégiques nationaux et prévues dans le projet stratégique de l'établissement GPMD.

4. LISTE DES COMMUNES CONCERNEES PAR LE PROJET

Les communes concernées par la création de la plateforme industrielle ZIA sont :

- *Loon-Plage* ;
- *Dunkerque (Mardyck)*.

D'autres communes peuvent être concernées par le projet pour l'accueil des mesures compensatoires écologiques.

5. APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet, les incidences potentielles du projet en phase travaux et exploitation seront évaluées, au regard des différentes thématiques : le milieu physique (climat, sols, qualité des eaux, risque naturel, ...), le milieu naturel (habitat et biodiversité), le milieu humain (population, réseaux de transport, ambiance sonore, ...), le paysage, le patrimoine culturel et la santé. La démarche ERC (Eviter, Réduire et Compenser) sera alors mise en place par le Grand Port Maritime de Dunkerque.

En phase travaux, les incidences précises de la réalisation de la plateforme ZIA et des dessertes associées seront évaluées. En phase exploitation, seuls les impacts génériques du développement des activités industrielles accueillies par la plateforme ZIA (trafics, bruits, ...) pourront être évalués à ce stade.

5.1 Le milieu physique

5.1.1 Climat / Qualité de l'air

Les effets attendus sur les émissions des gaz à effet de serre en phase travaux sont essentiellement liés au transport des matériaux pour la constitution de la plateforme commercialisable et des dessertes routières et ferroviaires.

En phase exploitation, les effets attendus sont principalement liés au trafic généré par les activités industrielles sur la plateforme ZIA.

Concernant la qualité de l'air, les incidences attendues en phase travaux sont liées aux émissions des engins de chantier et aux éventuels envols de sables lors des opérations de remblaiement.

En phase exploitation, les incidences attendues sont principalement liées au trafic généré par les activités industrielles sur la zone ZIA.

5.1.2 Topographie

La topographie du site sera impactée de manière permanente en phase travaux puisque la plateforme et les dessertes seront remblayées sur une épaisseur d'environ 3 m.

Aucune incidence n'est attendue sur la topographie en phase exploitation.

5.1.3 Géologie terrestre / sols

Le projet de création de la plateforme ZIA et de ses dessertes aura un impact permanent en phase travaux sur deux aspects :

- La modification de l'horizon superficiel du sol du fait de l'apport de matériaux pour le remblaiement de la zone projet ;
- L'artificialisation des sols sur environ 53 ha pour la phase 1 et environ 278 ha pour le projet global.

Un impact ponctuel est attendu en phase travaux comme en phase exploitation : il s'agit de pollutions accidentelles en lien avec les engins de chantiers et le futur trafic.

5.2 Le milieu aquatique

5.2.1 Hydrogéologie

En phase travaux, des rabattements de nappes sont attendus pour permettre la réalisation des déviations de watergangs. Ces rabattements de nappe pourront avoir localement une incidence sur le niveau de la nappe.

La qualité des eaux souterraines pourrait être impactée en phase travaux comme en phase exploitation par des pollutions accidentelles et/ou chroniques.

Des mesures seront prises pour réduire au maximum ces impacts potentiels en phase travaux (mise en place d'une coordination environnementale) et en phase exploitation (mise en place d'un dispositif de gestion des eaux pluviales).

5.2.2 Hydrologie de surface

L'hydrologie de surface sera perturbée de manière permanente en phase travaux par le remblaiement sur environ 280 ha de la zone projet. Les fossés et les watergangs présents au droit de la zone projet seront donc comblés et déviés en amont afin de maintenir une continuité hydraulique.

Le réseau de drainage constitué par les fossés et watergangs sera également impacté (quantitativement et qualitativement) par les rejets des eaux de pompage en cas de rabattement de nappe et les opérations de prélèvement d'eau pour l'arrosage et le compactage des remblais.

Le risque de pollution accidentelle et/ou chronique s'ajoute également aux impacts sur le milieu aquatique.

Des mesures seront définies en phase travaux et en phase exploitation afin de réduire au maximum les incidences sur ce milieu (notamment par la création de déviation de watergangs, la gestion des eaux pluviales sur la zone travaux et la mise en œuvre d'ouvrage de décantation avant rejet dans le milieu naturel des eaux pluviales ou des eaux de pompage).

5.3 Le contexte biologique

5.3.1 Espaces remarquables

Le projet n'est pas concerné directement par un site NATURA 2000. Cependant dans un rayon de 10 km autour du projet, plusieurs sites NATURA 2000 sont présents :

- Zone Spéciale de Conservation « Bancs des Flandres » FR 3102002, à 3 km environ au Nord ;
- Zone de Protection Spéciale « Bancs des Flandres » FR 3112006, à 3 km environ au Nord du projet ;
- Zone de Protection Spéciale « Platier d'Oye » FR 3110039, à 9 km environ à l'Ouest du projet ;
- Zone Spéciale de Conservation « Dunes de la plaine maritime flamande » FR 3100474, à environ 10 km au Nord-est du projet.

Une évaluation des incidences NATURA 2000 sera menée dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale.

La plateforme ZIA est concernée par :

- Une ZNIEFF de type I (n°310007020) Dune du Clipon ;
- Des zones humides et un réseau hydraulique superficiel dense (watergangs) ;
- A proximité de la trame verte et bleue du territoire portuaire (SDPN) accueillant les mesures compensatoires des projets portuaires. Elle se situe à l'est de la future plateforme ZIA (cf figure ci-après).

5.3.2 Milieu naturel terrestre

Le projet est situé sur les polders cultivés de la plaine maritime flamande, parcourue par un réseau hydraulique dense de fossés, de canaux et de watergangs. Ces différents linéaires peuvent abriter des roselières. Par ailleurs, on note quelques éléments boisés comme les fourrés et les plantations d'arbres et d'arbustes.

Le projet s'inscrit au sein d'un milieu fortement anthropisé et marqué par les activités agricoles autour desquelles des bandes de prairies fauchées subsistent. Des friches sont également présentes, notamment sur des anciennes parcelles de bâtiments agricoles. Le réseau de fossés, de canaux et de watergangs constitue des habitats humides.

Les effets potentiels des travaux concernent un dérangement temporaire de la faune à proximité de l'emprise du projet, en particulier l'avifaune, du fait des nuisances sonores émises par les travaux et une destruction ou alternation de certains habitats de recherche alimentaire ou de reproduction.

Des mesures ERC (Evitement, Réduction et Compensation) spécifiques pourront être mises en place le cas échéant en phase travaux afin de limiter ces incidences sur la faune, la flore et les habitats d'intérêt.

5.3.3 Milieu naturel marin

Le projet n'étant pas en contact direct avec le milieu marin, aucune incidence n'est attendue sur le milieu naturel marin.

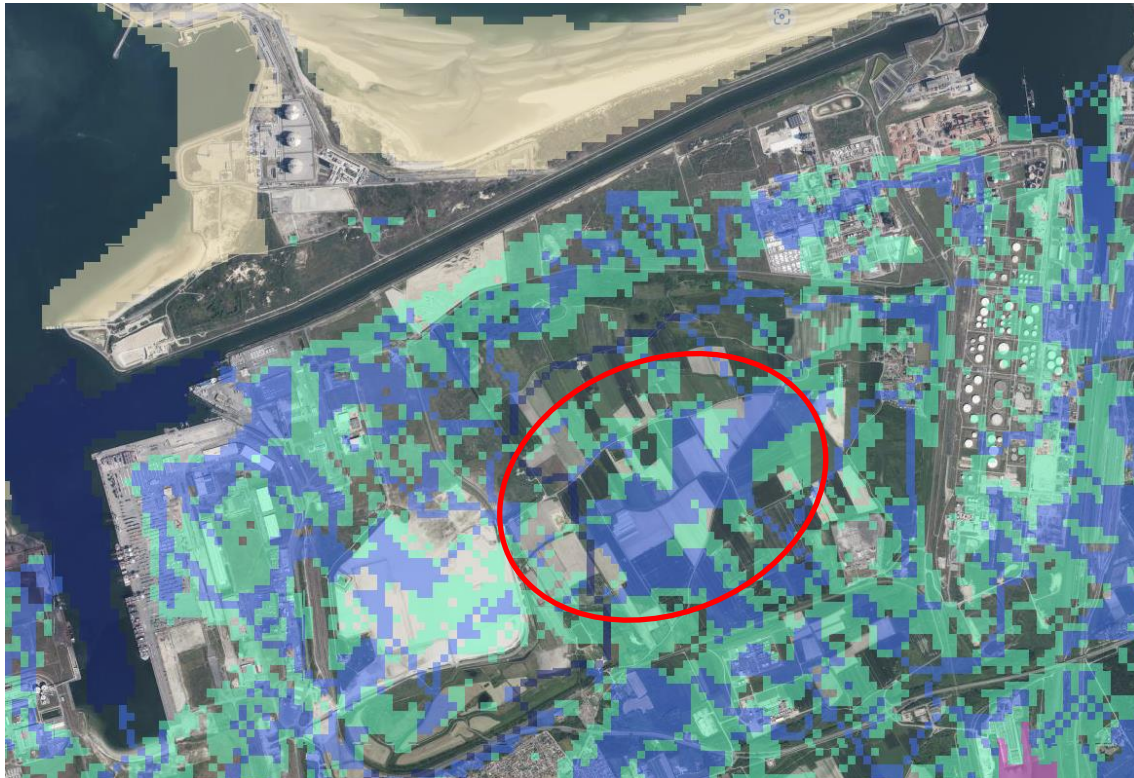
5.3.4 Les zones humides

A l'échelle de la région et du territoire du GPMD, de nombreuses zones humides sont recensées.

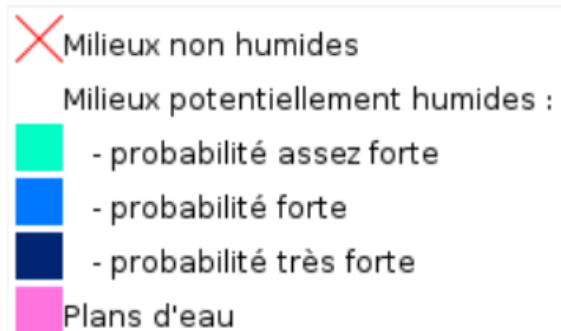
La plateforme ZIA est également concernée par des zones humides.

La carte ci-dessous permet de localiser le projet par rapport aux milieux potentiellement humides.

Figure 15 : Carte de localisation de la future plateforme vis-à-vis des milieux potentiellement humides



(Source : <http://sig.reseau-zones-humides.org/>)



A noter que le GPMD a réalisé un inventaire zones humides en 2018-2019 sur son territoire. La délimitation des zones humides a été réalisée conformément à la réglementation en vigueur sur la base du critère pédologique et du critère habitats et flore typiques des zones humides.

La phase 1, objet de la première demande d'autorisation, impactera environ 14 ha de zones humides.

Des mesures de compensation zones humides seront mise en oeuvre par le GPMD.

5.4 Le cadre de vie / Urbanisme

5.4.1 Occupation du sol / Contexte paysager / patrimoine architectural, culturel et historique

L'occupation des sols sera impactée de manière définitive par le changement d'affectation des sols. Les sols actuellement utilisés en terres agricoles seront imperméabilisés pour recevoir de futures activités industrielles et logistiques. A noter que le plan local d'urbanisme prévoit cette affectation de sol sur cette zone.

La future zone ZIA n'est pas concernée par un site inscrit ou classé, ni par un périmètre de protection de monuments historiques. Il n'est donc pas attendu d'effets sur le patrimoine architectural, culturel et historique. Un diagnostic d'archéologie préventive sera réalisé sur la zone d'étude.

Le contexte paysager sera impacté de manière permanente en phase travaux par le réhaussement des terrains de près de 3 m pour la création de la plateforme et des dessertes ainsi que par la création de nouvelles déviations des watergangs. En exploitation ce paysage évoluera au fil de la construction des nouvelles entreprises sur la plateforme ZIA.

La mise en place de mesures permettra de réduire au maximum les impacts paysagers par la mise en œuvre d'aménagements paysagers.

5.4.2 Accès et trafic

En phase travaux, des effets sont attendus sur les dessertes routières avec la destruction de certains tronçons de voirie (RD301, RD1...) et sur le trafic routier notamment du fait des approvisionnements du chantier en matériaux de remblai. Aucun effet n'est attendu sur les dessertes et trafics ferroviaires ou fluviaux.

En phase exploitation, des incidences sont attendues sur le trafic routier, dès la phase 1, et ferroviaire pour les phases suivantes d'aménagement de la plateforme du fait de l'activité des industriels sur ZIA

Des mesures seront prises en phase chantier afin de réduire les effets sur le trafic et les accès (mise en place de plan de circulation, réalisation de nouvelles voiries routières, le développement du report modal pour les phases d'aménagement 2 et 3 ...).

En phase exploitation, des études routières auront été menées pour accompagner l'évolution du trafic. Il convient de noter qu'au travers du Groupe de Travail Route (GT route) qui rassemble les gestionnaires de voiries, les collectivités et les services de l'état, une étude de modélisation des flux routiers a été engagée à échéance 2027 et 2040 sur la base d'un diagnostic approfondi de la situation en 2022. Pour ce faire de nombreuses hypothèses ont été formulées, elles intègrent :

- La montée en puissance du nombre d'emplois et l'intégration de l'ensemble des développements économiques au port ouest ;
- Le développement d'une nouvelle offre de mobilité en transport en commun gratuite pour les salariés, portée par la CUD. Cette solution s'accompagne d'une restriction des

surfaces de parking pour les nouvelles entreprises afin d'encourager le recours à ces pratiques. Des parkings relais (points nœuds) et nouvelles lignes de bus seront déployées pour desservir aux fréquences adaptées les sites industriels ;

- Le développement de nouvelles solutions pour le report modal du trafic de fret routier dopées par le projet CAP2020, le Canal Seine Nord Europe et les investissements en matière de ferroviaire ;
- L'évolution du réseau routier et voies douces pour accompagner les développements économiques.

5.4.3 Gestion des nuisances et déchets

En phase travaux comme en phase exploitation, le projet sera émetteur de nuisances sonores et de déchets. Cependant, la zone d'étude étant localisé dans un secteur riche en infrastructures routières et en entreprises et éloignée des habitations, l'effet sera minime.

5.5 Le contexte socio-économique

Le projet de la plateforme ZIA aura un effet positif sur le tissu industriel et économique en permettant le développement d'industries et la réindustrialisation de la France. En outre, il peut permettre l'accompagnement de la filière mobilité électrique sur le territoire portuaire en Région et même à l'échelle Européenne. Le projet permettra de manière indirecte de créer de nombreux emplois.

Le projet s'intégrera dans le processus de développement de l'économie circulaire dont les Grands Ports Maritimes sont les acteurs majeurs via leur rôle d'aménageur dans leur hinterland et contribuant au développement industriel des filières d'avenir.

6. SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES

Comme indiqué au chapitre 3 en page 28, le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) décline sa stratégie de développement au travers d'un projet stratégique (PS) quinquennal. Le projet de plateforme industrielle ZIA (Zone Industrie d'Avenir), mentionné sous la dénomination « Zone Chimie » dans le projet stratégique 2020-2024, devait faire l'objet d'études dans le cadre du projet stratégique actuel.

Les orientations d'aménagement à terme du domaine portuaire du GPMD ont été récemment mises à jour en vue de répondre aux enjeux actuels de développement économiques et d'implantation d'industries d'avenir. Aussi, un plan d'aménagement à terme a été établi et sera traduit dans les prochains projets stratégiques (cf Figure 13 en page 29).

Aussi, la plateforme ZIA a été envisagé sur le secteur des communes de Loon-Plage et de Dunkerque (Mardyck) au vu des besoins en surfaces commercialisables pour accueillir des nouvelles industries d'envergure et au vu du foncier restant disponible sur le domaine portuaire.

7. MODALITES DE CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

7.1 Concertation déjà engagée et à venir avec le public

Le projet ZIA est inscrit sous une autre dénomination, « zone Chimie », dans le projet stratégique 2020-2024 du Grand Port Maritime de Dunkerque, qui a fait l'objet d'une concertation du public avec publication sur le site internet du maître d'ouvrage. L'élaboration du nouveau projet stratégique a fait l'objet de nombreuses réunions de travail et d'échanges avec les acteurs de la place portuaire et les membres du Conseil de Développement du GPMD en 2019, et donc aux représentants de l'Etat, de la Région, du Département, de la Communauté Urbaine de Dunkerque et des communes de son territoire, aux représentants des personnels des entreprises exerçant leurs activités sur le port et aux personnalités qualifiées intéressées au développement du port (associations environnementales, Agence de l'Eau Artois Picardie, VNF).

Par ailleurs, le GPMD prévoit d'organiser au 1^{er} semestre 2024 une concertation locale sur le projet de la plateforme industrielle ZIA au travers des instances de concertation locale comme le Port Center et le Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles (SPPPI) Côte d'opale.

Enfin, étant soumis à évaluation environnementale, le projet ZIA fera l'objet d'une enquête publique d'après l'article L123-2 du code de l'environnement.

7.2 Droit d'initiative

En application des articles L. 121-19 et R. 121-26 du Code de l'environnement, le droit d'initiative peut être exercé auprès du préfet du Nord par :

- Un nombre de ressortissants majeurs de l'Union européenne résidant dans le périmètre de la déclaration d'intention égal à 20 % de la population recensée dans les communes du même périmètre, ou à 10 % de la population recensée dans le ou les départements, dans la ou les régions où se trouve tout ou partie du territoire mentionné dans la déclaration d'intention ;
- Un Conseil régional, départemental ou municipal ou l'organe délibérant d'un établissement public de coopération intercommunale dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention ;
- Une association agréée au niveau national en application de l'article L. 141-1, ou deux associations ou une fédération d'associations agréée (s) au titre de l'article L. 141-1 dans le cadre de la Région ou du Département dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention.

Ce droit s'exerce au plus tard dans un délai de deux mois suivant la publication de la présente déclaration d'intention, par courrier électronique à l'adresse : pref-dcpi-bpe@nord.gouv.fr

Ou par voie postale à l'adresse suivante :

Préfecture du Nord
Direction de la coordination des politiques interministérielles
2 rue Jean Sans Peur - CS 20003 - 59039 LILLE CEDEX

Le préfet du Nord informera sans délai le GPMD de l'exercice de ce droit, appréciera la recevabilité de la demande, décidera de l'opportunité d'organiser une concertation préalable et rendra sa décision publique dans un délai maximum d'un mois à compter de la réception de la demande. En l'absence de décision explicite dans ce délai, le préfet est réputé avoir rejeté la demande.

8. PUBLICITE DE LA DECLARATION D'INTENTION

La présente déclaration d'intention est publiée depuis le 15/03/2024 :

- Sur le site internet du Grand Port Maritime de Dunkerque :
<http://www.dunkerque-port.fr/fr/marches-avis/public.html>
- Sur le site internet de la Préfecture du Nord : [Déclaration d'intention - Information et participation du public - Environnement - Actions de l'État - Les services de l'État dans le Nord](#)

Elle fera également l'objet d'un affichage dans les mairies des communes susceptibles d'être affectées par le projet, à savoir Loon-Plage et Dunkerque.

CONSULTING

**Agence Normandie Nord Picardie
Immeuble Le Trident
18 rue Henri Rivière
76 000 ROUEN
Tel. : + 33 2 32 08 18 80
www.suez.com/fr/consulting-conseil-et-ingenierie**

