



Société d'Etudes & de Gestion  
de l'Environnement & des Déchets



GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE  
Port 2505 -2505 route de l'Ecluse Trystram  
BP 46534  
59 386 DUNKERQUE CEDEX 1

## Projet de remplacement du poste transmanche RoRo1 du Port Ouest de Dunkerque

### DECLARATION D'INTENTION AU TITRE DE L'ARTICLE L.121-18 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Janvier 2020

Version 1

<p><b>Siège Social : SEGED</b> Lot n°21 - ZA de la Laouve 83470 ST-MAXIMIN LA STE-BAUME Tél. : 04 94 69 41 59 RCS Draguignan 2009 B 322</p>	<p><b>SEGED RHONE ALPES</b> Immeuble « Le Baraban » 4, rue St Sidoine 69003 LYON RCS Lyon 2011 B 02494</p>	<p><b>SEGED LOIRE ATLANTIQUE</b> Sillon de Bretagne 1, Av l'Angevinière 44800 St-HERBLAIN RCS Nantes 2015 B 00166</p>	<p><b>SEGED GRAND SUD</b> 40, Av des Gardians ZAC VIA DOMITIA 34160 CASTRIES RCS Montpellier 2015B02983</p>
---	--	---	---

# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>CONTEXTE DU PROJET ET RAPPELS REGLEMENTAIRES .....</b>	<b>3</b>
1.1	CONTEXTE GENERAL.....	3
1.2	CADRE REGLEMENTAIRE .....	3
<b>2</b>	<b>LES MOTIVATIONS ET RAISONS D’ETRE DU PROJET.....</b>	<b>4</b>
2.1	RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS .....	4
2.2	PRESENTATION DU MAITRE D’OUVRAGE .....	4
2.3	LES OBJECTIFS DU PROJET .....	5
2.4	DESCRIPTION SUCCINTE DU PROJET .....	6
2.4.1	<i>Localisation du projet.....</i>	<i>6</i>
2.4.2	<i>Création d’un nouveau poste RoRo.....</i>	<i>6</i>
2.4.3	<i>Retrait de la passerelle RoRo 5 au sud de la future passerelle RoRo6.....</i>	<i>8</i>
2.4.4	<i>Extension du port de services actuel avec mise en place de protection contre la houle.....</i>	<i>8</i>
2.4.5	<i>Phasage des travaux.....</i>	<i>10</i>
<b>3</b>	<b>PLAN OU PROGRAMME DONT DECOULE LE PROJET.....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Liste des communes correspondant au territoire susceptibles d’être affecté par le projet</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L’ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>11</b>
5.1	MILIEU PHYSIQUE.....	11
5.1.1	<i>Morphostructure (géologie, bathymétrie, nature des sols).....</i>	<i>11</i>
5.1.2	<i>Hydrodynamique marine.....</i>	<i>11</i>
5.1.3	<i>Qualité des eaux et des sédiments.....</i>	<i>11</i>
5.2	MILIEU NATUREL.....	12
5.2.1	<i>Zonage d’inventaires et de protection.....</i>	<i>12</i>
5.2.2	<i>Milieu naturel terrestre .....</i>	<i>12</i>
5.2.3	<i>Habitat et biocénose benthique.....</i>	<i>12</i>
5.2.4	<i>MILIEU NATUREL MARIN.....</i>	<i>12</i>
5.3	MILIEU HUMAIN.....	13
5.3.1	<i>Population et CADRE DE VIE .....</i>	<i>13</i>
5.3.2	<i>Activités portuaires .....</i>	<i>13</i>
5.3.3	<i>Paysage et patrimoine .....</i>	<i>13</i>
5.4	CONCLUSION .....	13
<b>6</b>	<b>SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES.....</b>	<b>14</b>
<b>7</b>	<b>MODALITES DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC .....</b>	<b>16</b>

# 1 CONTEXTE DU PROJET ET RAPPELS REGLEMENTAIRES

## 1.1 CONTEXTE GENERAL

Le Grand Port Maritime de Dunkerque envisage de pérenniser le trafic transmanche sur la ligne Dunkerque – Douvres (représentant 30% du trafic total du port), en remplaçant la passerelle RoRo1 du terminal transmanche. Cette passerelle RoRo1, également appelée passerelle roulière, assure la liaison entre les ferrys et le quai et permet l'embarquement et le débarquement de véhicules routiers de toutes sortes, véhicules particuliers ou de transport de marchandises.

En effet, aujourd'hui, le trafic transmanche est assuré principalement par le poste RoRo3 et plus occasionnellement par le poste RoRo1 (en cas de travaux ou d'avaries sur le poste RoRo3 ou en cas de conditions météorologiques plus favorables à un accostage sur le poste RoRo1). Avec des conditions d'exploitation nettement dégradées et conditions de maintenance défavorables, le poste RoRo1, mis en service en 1987, présente de nombreux inconvénients avec notamment l'impossibilité d'accueillir des navires de nouvelle génération. Cette passerelle devient difficilement exploitable en l'état, à court et moyen terme.

La passerelle RoRo3 est, quant à elle, soumise à de forts risques d'avaries ou de maintenance, compte tenu de sa fréquence d'utilisation très importante (12 escales quotidiennes, assurées actuellement par la compagnie DFDS). L'absence d'une seconde passerelle mettrait donc en péril la pérennité du trafic transmanche à Dunkerque.

Les travaux de remplacement de la passerelle RoRo1 permettront, à terme, de garantir l'attractivité de ce service et de maintenir une part importante du trafic global du port.

## 1.2 CADRE REGLEMENTAIRE

Au vu de la nature des travaux, ouvrages et aménagements présentés dans la partie 2.4 ci-dessous, le projet de remplacement de la passerelle RoRo1 du port ouest de Dunkerque est soumis au processus de l'Evaluation Environnementale au titre de la rubrique 9 b) de l'annexe à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement.

Par ailleurs, ce projet est également soumis à une demande d'autorisation environnementale conformément à l'article L181-1 du Code de l'Environnement.

Conformément aux articles L. 121-17 et suivants du Code de l'Environnement, un droit d'initiative est prévu pour les projets réalisés sous maîtrise d'ouvrage publique, soumis à Evaluation Environnementale et ne relevant pas du champ de compétence de la Commission nationale du débat public, lorsque le montant des dépenses prévisionnelles de ce projet est supérieur à un seuil fixé par décret en Conseil d'Etat qui est de 10 millions d'euros HT.

Le présent projet de remplacement de la passerelle RoRo1 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 selon les modalités fixées aux articles L. 121-18 et R.121-25 du Code de l'Environnement.

## 2 LES MOTIVATIONS ET RAISONS D'ETRE DU PROJET

### 2.1 RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS

Nom et adresse du maître d'ouvrage :



#### **Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD)**

Port 2505 – 2505 route de l'écluse Trystram  
BP 46534  
59 386 DUNKERQUE Cedex 1

Tel : 03.28.28.78.78  
Fax : 03.28.28.78.77

N° SIRET : 738 55 50 36 000 14

### 2.2 PRESENTATION DU MAITRE D'OUVRAGE

Le Grand Port Maritime de Dunkerque est un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC). La circonscription du port s'étend sur 7 000 hectares et elle est implantée sur dix communes (Dunkerque, Saint-Pol-sur-Mer, Fort-Mardyck, Grande-Synthe, Mardyck, Loon-Plage, Gravelines, Craywick, Saint-Georges-sur-l'Aa et Bourbourg).

Situé sur la mer du Nord, ses installations lui permettent de recevoir tous les types de marchandises et les plus grands navires. Il s'étend sur une longueur de 17 km et comporte deux entrées maritimes : l'une à l'Est, la plus ancienne, limitée aux navires de 14,2 mètres de tirant d'eau (le Port Est), l'autre à l'Ouest, plus récente, qui permet d'accueillir des navires jusqu'à 22 mètres de tirant d'eau (le Port Ouest).

Le port de Dunkerque est l'un des trois ports maritimes du bassin Artois-Picardie avec Calais et Boulogne. Il est identifié comme le 2<sup>ème</sup> port français pour les échanges avec la Grande-Bretagne, le 3<sup>ème</sup> port maritime français en termes de tonnage global, et se classe au 7<sup>ème</sup> rang des ports Nord européens.

L'activité portuaire représente plus de 25 000 emplois directs, indirects et induits, pour le territoire dunkerquois et les secteurs proches, où se réalise la consommation qui contribue également à générer une richesse additionnelle.

Depuis la réforme portuaire définie par la loi du 4 juillet 2008, le GPMD est dirigé et géré par un Directoire sous la présidence du directeur général, Stéphane RAISON. Les décisions de cet organe sont collégiales, toutefois son président dispose seul du pouvoir de gérer le personnel, c'est-à-dire qu'il a la qualité d'employeur.

Dans les limites de sa circonscription, le Grand Port Maritime de Dunkerque assure :

- la réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes,
- la police, la sûreté et la sécurité au sens du livre III du Code des ports maritimes,
- la gestion de son domaine,
- la gestion et la préservation des espaces naturels dont il est propriétaire ou gestionnaire,
- la construction et l'entretien des infrastructures portuaires,
- la promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales,

- l'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire,
- les actions concourant à la promotion générale du port.

## 2.3 LES OBJECTIFS DU PROJET

Le projet de remplacement du poste transmanche RoRo1 du Port Ouest de Dunkerque a pour objectif de pérenniser le trafic transmanche, réalisé actuellement par la société DFDS, sur la ligne Dunkerque-Douvres et de maintenir l'attractivité de ce service.

Actuellement, deux postes RoRo (passerelle RoRo1 et passerelle RoRo3) sont utilisés pour assurer le trafic transmanche (trois navires, à douze escales par jour, sur la ligne Dunkerque -Douvres).

Le passerelle RoRo1, mis en service en 1987, présente de nombreux inconvénients :

- Impossibilité d'adapter le poste pour y accueillir des navires de nouvelle génération : initialement conçue pour accueillir le navire « Nord Pas-de-Calais » de 158m de long, la passerelle RoRo1 a subi des modifications au fil des ans jusqu'à permettre d'accepter les navires actuels de la société DFDS (Navires de 186m de long). Mais aujourd'hui, ce poste a atteint sa capacité maximale en longueur de navire. En effet, compte tenu de l'angle entre les postes RoRo1 et RoRo3, accueillir des navires de 215m de long sur le poste RoRo1 nécessiterait d'implanter des ducs d'albe dans une zone qui remettrait en cause le front d'accostage de la RoRo3. Pour cette raison, il n'est donc pas possible de prévoir le remplacement du poste RoRo1 en place.
- Des conditions d'exploitation nettement dégradées :
  - La passerelle double pont mais à simple voie engendre un allongement des temps de chargement et déchargement des navires ;
  - Elle ne permet pas d'accepter des convois exceptionnels ;
  - L'accès du lamanage se faisant via les passerelles piétons, la durée de l'amarrage et du largage des navires est allongée ;
- Des conditions de maintenance défavorables :
  - Mise en service en 1988, la passerelle a 31 ans et a donc dépassé la moitié de sa durée de vie maximale, ce qui va impliquer la réalisation d'importants programmes de réparation ou de changement de nombreux de ses composants au cours des prochaines années ;
  - Passerelle de type pont à travée mobile actionnée par vérins dont la conception plus complexe se traduit notamment par une fiabilité moindre et des coûts de maintenance plus élevés ;

Actuellement, l'essentiel du trafic est réalisé sur le poste RoRo3, le poste RoRo1 étant principalement utilisé soit en cas de travaux ou d'avaries sur le poste RoRo3, soit en cas de conditions météorologiques plus favorables à un accostage sur le poste RoRo1.

Pour autant, la disponibilité d'une seconde passerelle reste indispensable pour garantir la pérennité de ce trafic très important pour le GPMD, représentant 30% du trafic total du port.

Le projet de remplacement de la passerelle RoRo1 constitue l'objet de la présente déclaration.

## 2.4 DESCRIPTION SUCCINCTE DU PROJET

Le projet sous maîtrise d'ouvrage du GPMD, objet de cette déclaration, porte sur le remplacement du poste transmanche RoRo1 du Port Ouest de Dunkerque de façon à pérenniser le trafic transmanche.

Les travaux consistent en :

- La création d'une nouvelle passerelle RoRo6 en remplacement du poste actuel RoRo1,
- Le retrait de la passerelle RoRo5 au sud de la future passerelle RoRo6,
- L'extension du port de services actuel avec mise en place de protection contre la houle via une solution brise-clapot.

Le montant de l'ensemble de ces travaux est estimé à environ 40 M€.

### 2.4.1 LOCALISATION DU PROJET

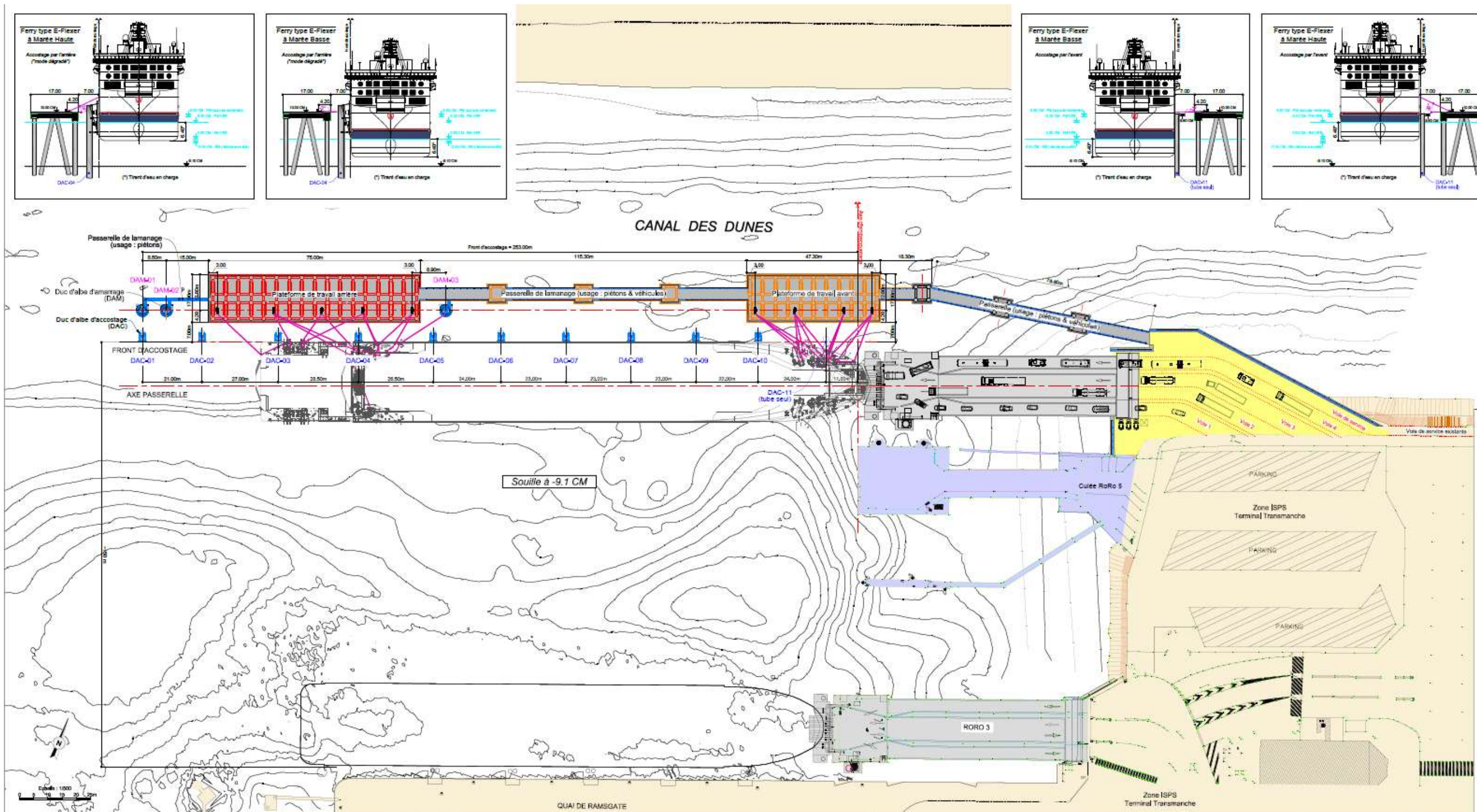
Le projet se situe au niveau du terminal Transmanche du Port Ouest de Dunkerque sur la commune de Loon-Plage.



Plan de localisation du projet à l'échelle globale du Grand Port Maritime de Dunkerque  
(Fond de plan : GPMD)

### 2.4.2 CREATION D'UN NOUVEAU POSTE RORO

Sur la base d'une analyse amont de plusieurs scénarios d'implantation de la nouvelle passerelle RoRo6, le GPMD a décidé de l'implanter au nord des postes existants RoRo3 (actuellement en exploitation pour le trafic Transmanche) et RoRo5 (actuellement utilisé pour le stationnement de petits navires dédiés aux services portuaires).



Extrait du plan de masse du projet de remplacement du poste Transmanche RoRo1  
 (Source : GMPD, août 2019)

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

- La réalisation d'un terre-plein supplémentaire nécessaire à l'implantation de la culée de la nouvelle passerelle flottante : il se limitera à une légère excroissance du terre-plein existant sur une surface d'environ 2 500 m<sup>2</sup> ;
- La mise en place de la culée et le mur en retour de la culée de la nouvelle passerelle flottante : un rideau de palplanches d'un linéaire d'environ 150 m sera implanté à proximité des berges actuelles ;
- La mise en œuvre de ducs d'albe d'accostage et d'amarrage des navires ;
- L'installation de protections anti-affouillement sur les fonds marins du nouveau poste, sur une surface d'environ 16 000 m<sup>2</sup>, de façon à protéger l'infrastructure du poste des risques d'érosion engendrés par les propulseurs des ferrys ;
- La mise en place de la nouvelle passerelle RoRo6, des plateformes de travail et passerelles d'accès le long du front d'accostage des navires.

### **2.4.3 RETRAIT DE LA PASSERELLE RORO 5 AU SUD DE LA FUTURE PASSERELLE RORO6**

La passerelle flottante RoRo 5, située au sud de la future passerelle RoRo6, gênera à terme l'accès des navires à la nouvelle passerelle. Elle sera retirée dans le cadre du présent projet et acheminée vers un site terrestre pour démantèlement.

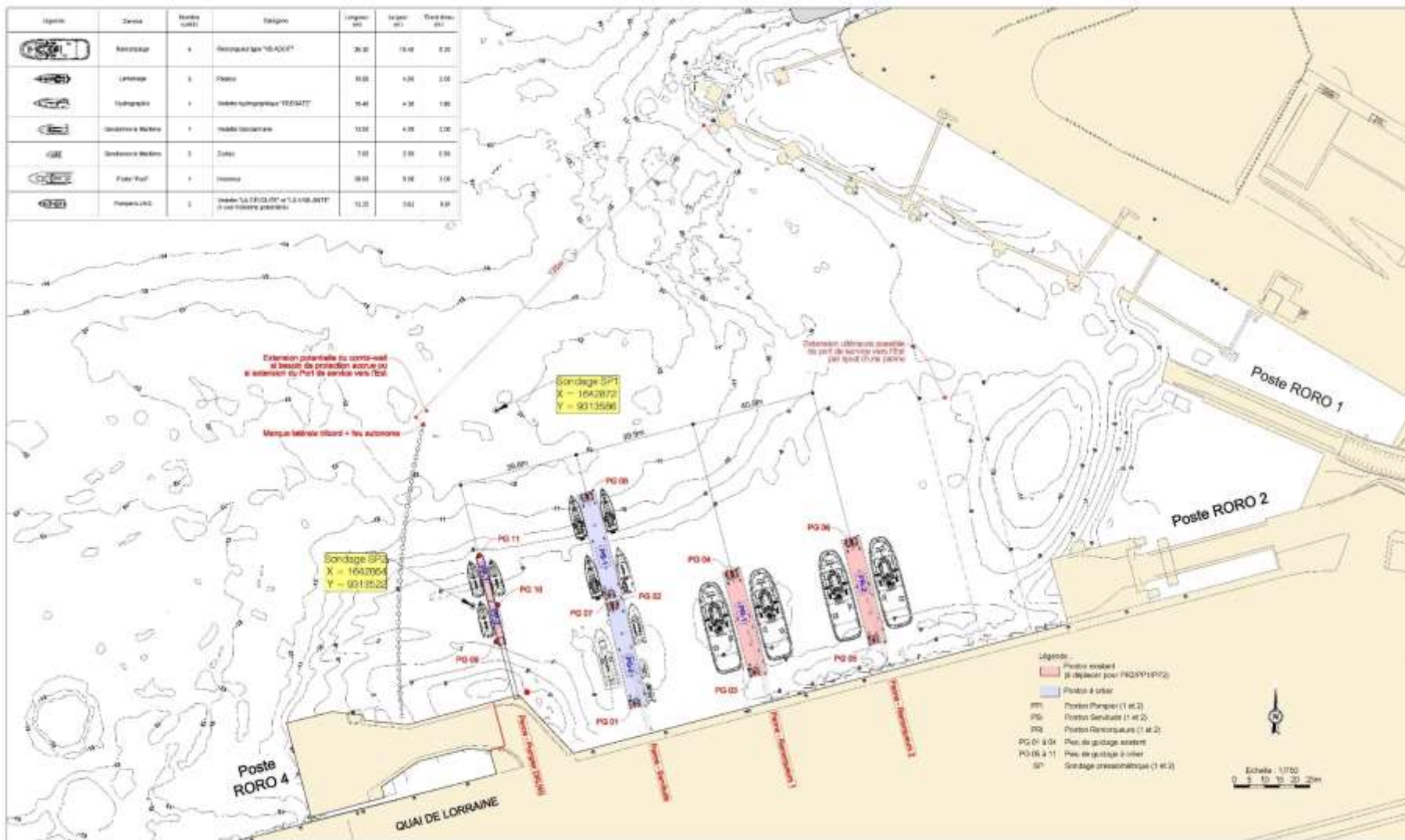
### **2.4.4 EXTENSION DU PORT DE SERVICES ACTUEL AVEC MISE EN PLACE DE PROTECTION CONTRE LA HOULE**

La passerelle RoRo5 accueillait actuellement les embarcations des services portuaires comme le lamanage, la gendarmerie maritime et le service des pompiers pour le terminal méthanier. Sa suppression pour la mise en place de la RoRo6 impose la relocalisation de ces services. Il est donc prévu d'étendre le port de Service actuel, situé sur le quai de Lorraine, afin de les accueillir.

Trois pontons flottants supplémentaires seront alors mis en place. Deux seront des pontons neufs identiques aux deux existants, de façon à disposer du plus de polyvalence possible pour l'accueil des navires de services. Le ponton actuellement situé à proximité de la RoRo5 sera déplacé et constituera le 3<sup>ème</sup> ponton supplémentaire.

Un dispositif de protection du port de services contre la houle ou les remous dû au sillage des ferrys sera mis en place. Il sera constitué d'un rideau métallique mis en œuvre par fonçage.





Extrait du plan de masse du projet de remplacement du poste Transmanche RoRo1 – Extension du port de service – faisabilité (source : GMPD, janvier 2020)

### 2.4.5 PHASAGE DES TRAVAUX

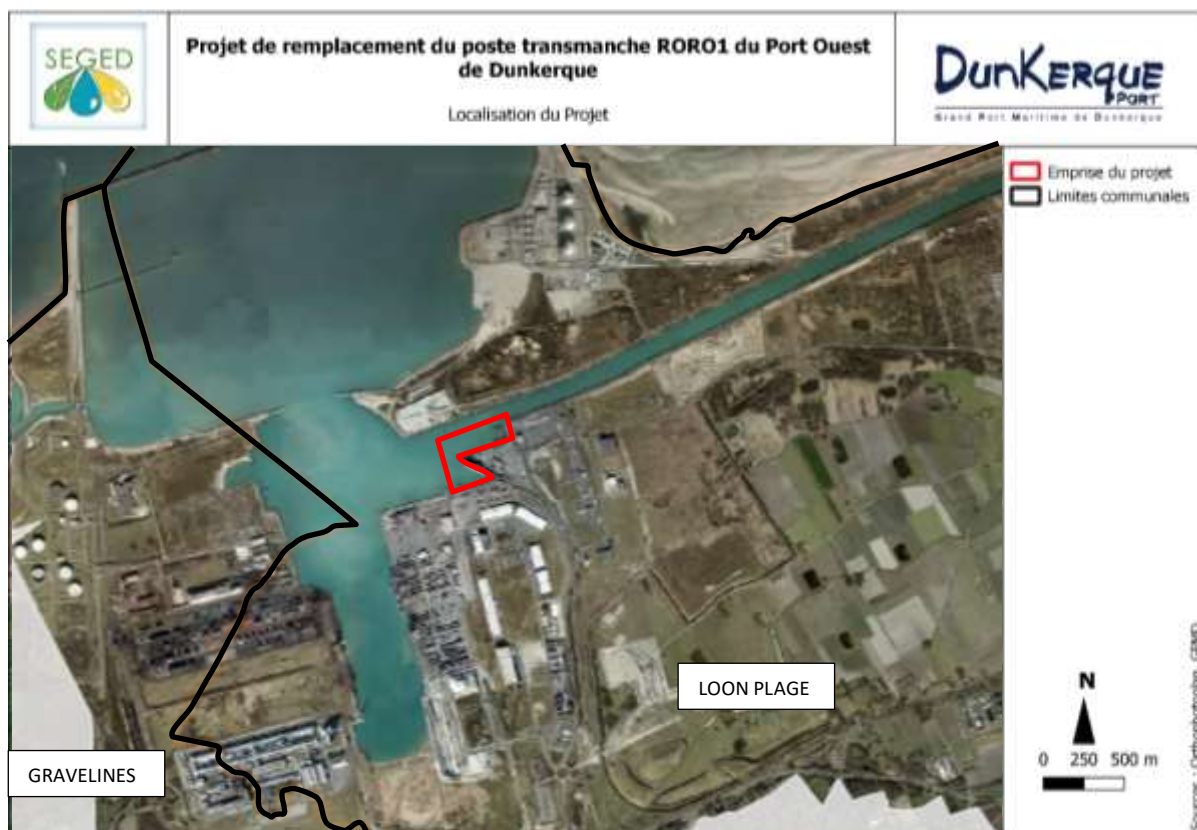
La date prévisionnelle de démarrage des travaux de remplacement du poste transmanche RoRo1 est avril 2021 pour une durée d'environ dix-huit mois. La finalisation des travaux est ainsi prévue pour février 2023.

## 3 PLAN OU PROGRAMME DONT DECOULE LE PROJET

Le projet de remplacement de la passerelle RoRo1 est prévu dans le prochain projet stratégique 2019-2023 du Grand Port Maritime de Dunkerque, en cours de rédaction et dont l'approbation est prévue mi-2020.

## 4 LISTE DES COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLES D'ETRE AFFECTE PAR LE PROJET

Le projet de remplacement du poste transmanche RoRo1 du Port Ouest de Dunkerque se situe sur la commune de Loon-Plage. Les impacts du projet n'affectent pas d'autres communes.



Plan de localisation du projet

## 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.

L'ensemble des travaux se situant dans le port ouest de Dunkerque et la nature des travaux (remplacement de la passerelle RoRo 1) ayant pour objectif la pérennisation de l'activité, les incidences sont principalement générées en phase travaux.

Globalement, le projet s'inscrit au sein d'un bassin portuaire, milieu fortement marqué par les activités portuaires et industrielles et par l'absence d'habitats terrestres naturels au droit du projet. Les principales incidences potentielles identifiées à ce jour restent limitées et sont présentées ci-dessous par thématique. Elles seront précisées et détaillées dans le cadre de la future étude d'impact.

### 5.1 MILIEU PHYSIQUE

#### 5.1.1 MORPHOSTRUCTURE (GEOLOGIE, BATHYMETRIE, NATURE DES SOLS)

Les travaux impliqueront une modification localisée de la bathymétrie et de la nature des fonds marins au niveau de l'emprise de la future passerelle RoRo6 du fait de la légère extension du terre-plein sur le bassin portuaire au nord du projet et de la protection anti-affouillement des fonds au droit du poste RoRo. Il convient néanmoins de rappeler que les fonds marins des bassins portuaires sont régulièrement remaniés dans le cadre des opérations de dragage d'entretien encadrées par un arrêté préfectoral du 9 mars 2012.

En phase d'exploitation, avec notamment la mise en place de la protection anti-affouillement, aucun effet du projet n'est attendu sur la morphostructure marine.

#### 5.1.2 HYDRODYNAMIQUE MARINE

Sur le plan de la courantologie, aucune modification de la dynamique des courants n'est pressentie, le projet se situant dans un milieu confiné.

La mise en place des pieux par fonçage (vibrofonçage/battage) lors des travaux de réalisation du front d'accostage et d'amarrage, des plateformes de travail et d'accès et des pontons supplémentaires dans le port de services entrainera de manière très localisée et temporaire une remise en suspension et un dépôt des sédiments.

La nature du projet n'est pas de nature à modifier la dynamique sédimentaire du secteur.

#### 5.1.3 QUALITE DES EAUX ET DES SEDIMENTS

En phase travaux, les effets attendus sur la qualité des eaux et sédiments sont un risque de pollution accidentelle, une remise en suspension de sédiments et une faible augmentation de la turbidité de manière localisée à proximité de l'emprise du projet.

En phase d'exploitation, les effets potentiels sont uniquement liés à une éventuelle pollution accidentelle.

La mise en place de mesures permettra de réduire au maximum ces incidences, par exemple avec la mise en œuvre d'une mission de coordination environnementale et la réalisation de suivis de la qualité des eaux et des sédiments, pendant la phase travaux. A noter, que le GPMD effectue déjà un suivi de la qualité des sédiments et de l'eau dans le cadre du plan de suivi environnemental de la qualité du milieu. Ce suivi atteste notamment d'une bonne qualité des sédiments au droit du projet (valeurs inférieures aux seuils N1 et N2 d'immersion en mer).

## 5.2 MILIEU NATUREL

### 5.2.1 ZONAGE D'INVENTAIRES ET DE PROTECTION

Le projet n'intercepte aucun site Natura 2000. Toutefois, dans un périmètre de 20 kilomètres autour du projet, les sites Natura 2000 suivants sont présents :

- Zone Spéciale de Conservation « *Bancs des Flandres* » FR 3102002, à 2,2 km environ au Nord-Est,
- Zone de Protection Spéciale « *Bancs des Flandres* » FR 3112006, à 1,6 km environ au Nord-Est du projet,
- Zone de Protection Spéciale « *Platier d'Oye* » FR 3110039, à 7 km environ à l'Ouest du projet,
- Zone Spéciale de Conservation « *Dunes de la plaine maritime flamande* » FR 3100474, à environ 12,5 km environ à l'Est du projet.

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

### 5.2.2 MILIEU NATUREL TERRESTRE

Le projet s'inscrit au sein d'un milieu déjà totalement anthropisé et fortement marqué par les activités portuaires et industrielles.

Du fait de l'absence d'habitats terrestres naturels au droit du projet, le contexte n'est pas favorable à la présence d'espèces terrestres floristiques et faunistiques protégées au droit du projet. Les différents inventaires réalisés au cours de ces dernières années le confirment aisément. Les effets potentiels des travaux concernent uniquement 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. Des mesures spécifiques pourront être mises en place le cas échéant en phase travaux afin de limiter les incidences acoustiques.

### 5.2.3 HABITAT ET BIOCENOSE BENTHIQUE

La mise en place des ouvrages en phase travaux génèrera une perte d'habitats et/ou une destruction des biocénoses benthiques. Cet effet est restreint à une surface très limitée (zone d'extension du terre-plein, zone de protection des fonds marins, zone d'implantation des pieux ou ducs d'Albe). Les habitats présents sont peu diversifiés, composés principalement de vases et de sables. Une augmentation temporaire et très localisée de la turbidité n'entraînera pas de perturbation du milieu (les sédiments mis en suspension sont de bonne qualité).

Les principaux effets attendus, en phase d'exploitation, concernent la perte d'habitat d'une faible surface, pour les biocénoses benthiques.

### 5.2.4 MILIEU NATUREL MARIN

Le projet s'inscrit au sein d'un bassin portuaire fortement marqué par les activités portuaires et industrielles.

Les effets sur l'avifaune marine et les poissons au droit et à proximité du projet en phase travaux sont un dérangement temporaire du fait des nuisances sonores émises par les travaux et une altération minime et temporaire des conditions du milieu du fait d'une remise en suspension des sédiments et d'une augmentation potentielle de la turbidité notamment lors des travaux de fonçage des pieux.

En phase d'exploitation, le projet n'entraînera pas de dérangement supplémentaire des espèces présentes dans le port ou à proximité. La présence des nouveaux aménagements entraînera une faible perte d'habitats.

L'avant-port ouest situé à plus de 1,5 km au Nord-Ouest du projet est fréquenté par des phoques. Des effets potentiels sur ces mammifères marins sont un dérangement temporaire du fait notamment des nuisances sonores émises par les travaux (fonçage des pieux).

Des mesures spécifiques pourront être mises en place afin de limiter les incidences notamment sonores selon la présence avérée ou non d'espèce.

## 5.3 MILIEU HUMAIN

### 5.3.1 POPULATION ET CADRE DE VIE

Le projet s'inscrit au sein d'une zone portuaire fortement marqué par les activités portuaires et industrielle et les premières habitations sont situés à plus de 2,5 km au Sud du projet.

Les effets potentiels sur la population à proximité du site seront limités en phase travaux et concernent une augmentation très faible du trafic pour l'approvisionnement en matériaux et équipements (une partie d'entre eux pourra notamment être acheminée par voie maritime comme les pontons, la passerelle RoRo) et une perturbation temporaire éventuelle de l'ambiance sonore aérienne lors des opérations de fonçage des pieux.

En phase exploitation, aucune incidence supplémentaire à la situation actuelle n'est attendue.

### 5.3.2 ACTIVITES PORTUAIRES

Le remplacement de la passerelle RoRo 1 a pour objet de pérenniser le trafic transmanche et ainsi de maintenir son activité économique. Le projet présente un impact socio-économique positif en maintenant son activité et les emplois associés. En phase d'exploitation, le remplacement de la passerelle ne mettra pas en œuvre de nouvelles activités générant des nuisances sonores, olfactives, de poussières et de pollution sur son voisinage.

### 5.3.3 PAYSAGE ET PATRIMOINE

Le projet situé dans un paysage à caractère industrialo-portuaire, n'impactera pas le paysage avoisinant et n'aura pas d'incidence sur le patrimoine culturel et archéologique (aucun périmètre de protection ne concernant le site).

## 5.4 CONCLUSION

Globalement, le projet s'inscrit au sein d'un bassin portuaire, milieu fortement marqué par les activités portuaires et industrielles et par l'absence d'habitats terrestres naturels, au droit du projet. Ce contexte n'est pas favorable à la présence d'espèces terrestres floristiques et faunistiques protégées.

Les habitats aquatiques situés au droit du projet présentent un faible potentiel écologique : milieu régulièrement remanié avec notamment les dragages d'entretien, les escales des navires. Le principal enjeu faunistique identifié, à ce jour, est lié à la présence de mammifères marins et d'oiseaux à proximité du site.

Une évaluation des incidences NATURA 2000 sera conduite pour préciser les éventuels impacts du projet sur les quatre sites situés à proximité.

En phase chantier, les principales sources d'incidences potentielles, identifiées à ce jour, sont lié au risque de pollution accidentelle et aux risques de nuisance sonore émises lors des opérations de fonçage de pieux, des ducs d'Albe et des palplanches.

Des mesures de réduction seront mises en place par le GPMD afin de limiter au maximum le risque de pollution accidentelle et les éventuelles gênes occasionnées en phase travaux (notamment les nuisances sonores).

## 6 SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES

Le projet concerne le remplacement d'une passerelle RoRo afin de pérenniser le trafic Transmanche sur la ligne Dunkerque–Douvres.

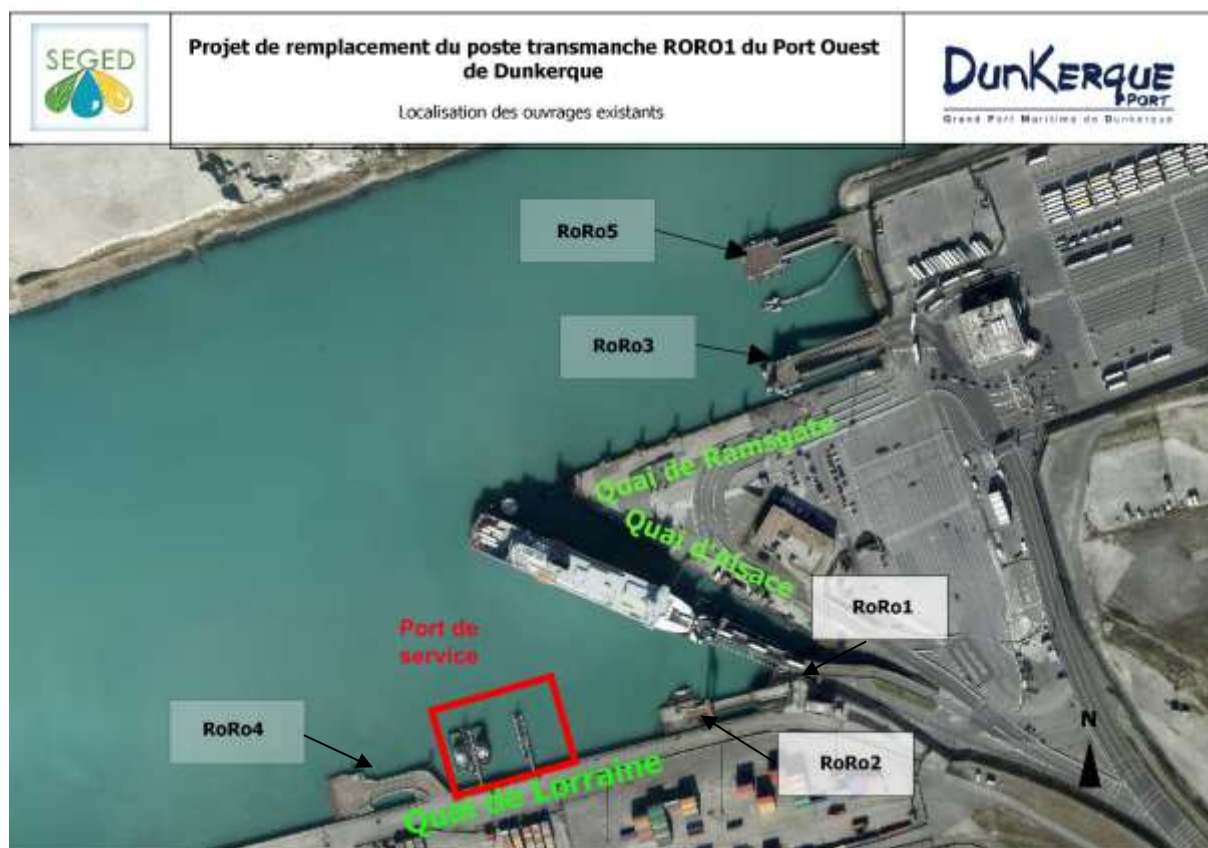
Compte tenu de la durée de vie d'une passerelle RoRo (50 ans), le nouveau poste doit être compatible avec l'évolution de la taille des navires. Ainsi, elle doit permettre d'accueillir les navires actuellement présents à Dunkerque (longueur de 186 m et largeur de 28m) mais également les navires envisagés à plus long terme, à savoir des navires pouvant avoir une longueur jusque 240 m et une largeur jusque 35m. Les ouvrages doivent être alors situés sur des zones où les fonds peuvent atteindre au minimum à -11 m CMG (Cote Marine de Gravelines).

D'autre part, la mise en place de la nouvelle passerelle doit être réalisée à proximité immédiate du terminal transmanche existant et de ses aménagements (aires de stationnement, contrôle des accès, services de douane...).

L'implantation de cette nouvelle passerelle est ainsi envisagée au démarrage des études sur 2 secteurs :

- le secteur du quai de Lorraine ;
- le secteur du poste RoRo5.

La passerelle RoRo 1 en activité actuellement pour le trafic transmanche devant être conservée pendant la durée des travaux afin d'assurer la continuité du trafic en cas d'avarie sur la passerelle RoRo3, l'utilisation du secteur du quai d'Alsace pour la nouvelle passerelle n'est pas étudiée.



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

- **Secteur du Quai de Lorraine**

Dans le secteur du Quai de Lorraine, quatre variantes ont été étudiées :

- Une implantation de la nouvelle passerelle à l'extrémité Est du quai de Lorraine, le long du quai ;
- Une implantation de la nouvelle passerelle à l'extrémité Est du quai de Lorraine, en angle par rapport au quai ;
- Une implantation de la nouvelle passerelle à l'extrémité Est du quai de Lorraine, en angle plus important par rapport au quai ;
- La création d'un môle au niveau du Quai d'Alsace.

L'implantation au niveau du quai de Lorraine impliquerait, quel que soit le scénario, la suppression du poste RoRo2, le déplacement du poste RoRo4 et du port de service existants. De plus, la côte de dragage sur la partie Est le long du quai étant de -7 m CMG, celle-ci apparaît insuffisante pour accueillir les bateaux actuels. Un approfondissement du bassin serait alors nécessaire avec éventuellement des conséquences sur la structure du quai.

Aucun de ces scénarios n'est donc retenu.

- **Secteur du poste RoRo5**

Dans le secteur de la passerelle RoRo5, quatre variantes ont été étudiées :

- Une implantation de la nouvelle passerelle au droit de la RoRo5 ;
- Une implantation de la nouvelle passerelle décalée d'environ 35m au nord de la RoRo5, avec un front d'accostage au nord ;
- Une implantation de la nouvelle passerelle décalée d'environ 35m au nord de la RoRo5 avec le front d'accostage au sud ;
- Une implantation de la nouvelle passerelle décalée d'environ 35m au nord de la RoRo5 mais en réduisant la distance entre les 2 postes au minimum.

Une implantation de la nouvelle passerelle au droit de la RoRo5 ne garantirait pas de bonnes conditions d'accès aux postes RoRo3 et RoRo5 en conditions de vent défavorables (pas de possibilité d'utiliser un remorqueur). Cette variante a donc été abandonnée.

Afin de s'affranchir de ces problèmes d'accessibilité, la passerelle a été décalée d'environ 35 mètres avec le front d'accostage situés au nord ou au sud.

Suite à une analyse comparative prenant en compte la qualité de l'accessibilité, la qualité de l'exploitation du terminal et le coût financier du projet, la solution retenue est une implantation de la nouvelle passerelle RoRo dans le secteur du poste RoRo5, décalée de 35 mètres, avec un front d'accostage au nord.

## 7 MODALITES DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

Le projet objet de la présente déclaration, réalisé sous la maîtrise d'ouvrage du GPMD, contribue à maintenir et pérenniser le trafic transmanche existant sur la ligne Dunkerque-Douvres par le remplacement d'une passerelle roulière existante n'offrant plus des conditions d'exploitation et de maintenance favorables.

Le projet a fait l'objet d'échanges avec les acteurs concernés. Des réunions de concertations ont été engagées avec les services portuaires : le pilotage et l'exploitant du terminal transmanche pour le choix du site d'implantation de la nouvelle passerelle RoRo en 2017 et 2018, l'exploitant du terminal transmanche et le lamanage pour les principes d'aménagement et d'amarrage du nouveau poste RoRo en 2019.

Le projet a été présenté au Conseil de Surveillance du GPMD du 21 juin 2019 donc aux représentants de l'Etat, de la Région, du Département, de la Communauté Urbaine de Dunkerque, de la Ville de Dunkerque, des représentants du personnel du port et des personnes qualifiées.

Le projet sera inscrit dans le prochain projet stratégique 2019-2023 du Grand Port Maritime de Dunkerque, en cours de rédaction et dont l'approbation est prévue mi-2020. 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).

Considérant que :

- Le projet correspond au remplacement d'une passerelle roulière existante du terminal transmanche par une nouvelle passerelle afin de maintenir et pérenniser le trafic transmanche actuel sur la ligne Dunkerque-Douvres ;
- Le projet est inscrit dans le nouveau prochain stratégique 2019-2023 du GPMD qui a fait l'objet de nombreuses réunions de travail et d'échanges avec les acteurs de la place portuaire et du territoire en 2019 ;
- L'implantation du projet est contrainte par la localisation du terminal transmanche existant et de ses aménagements (aires de stationnement, contrôle des accès, services de douane...) et se fera au sein d'un bassin portuaire déjà anthropisé et marqué par l'activité industrialo-portuaire ;

Le maître d'ouvrage n'envisage pas de concertation préalable du public pour le projet de remplacement de la passerelle RoRo1. Ce projet étant soumis à évaluation environnementale, il fera l'objet d'une enquête publique.

La présente déclaration d'intention sera publiée sur le site internet du GPMD : <http://www.dunkerque-port.fr/fr/marches-avis/public.html>