

**COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE DUNKERQUE
PORT AUTONOME DE DUNKERQUE**

REGION FLANDRE-DUNKERQUE

SCHEMA

D'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL

2004

AGENCE D'URBANISME ET DE DEVELOPPEMENT DE LA REGION FLANDRE-DUNKERQUE

SOMMAIRE

INTRODUCTION	p 4
LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL DURABLE	p 9
I – La valorisation de la dimension internationale.....	p 11
II – La poursuite de l’effort de diversification.....	p 11
III – La promotion de la recherche et de l’innovation.....	p 12
IV – L’adaptation de la formation des ressources humaines.....	p 13
V – Le renforcement de la nouvelle stratégie environnementale.....	p 14
LES STRATEGIES D’AMENAGEMENT DE L’ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL.....	p 15
LA DESSERTE GENERALE DES ZONES INDUSTRIELLES ET PORTUAIRES.....	p 16
I – Les dessertes routières	p 16
II – Les dessertes ferroviaires	p 21
III – Les dessertes fluviales.....	p 23
IV – Les dessertes aériennes	p 25
LES TRANSPORTS DE MATIERES DANGEREUSES (TMD).....	p 26
I – Les transports routiers	p 26
II – Les transports ferroviaires.....	p 27
III – Les transports maritimes et fluviaux.....	p 27
IV – Les transports par canalisations.....	p 27
L’ORGANISATION DES RESEAUX TECHNIQUES.....	p 28
I – Alimentation en eau.....	p 28
II – Assainissement	p 29
III – Alimentation énergétique	p 30
IV – Communications.....	p 30

LA GESTION DES DECHETS INDUSTRIELS.....	p 31
LA GESTION DES PAYSAGES.....	p 33
I – Industrie et grands paysages.....	p 33
II – Paysage des zones Industrielles et de leurs rapports à la ville.....	p 36
III – Jalonnement et identification du site industriel.....	p 38
CAHIER DES CHARGES A USAGE DES AMENAGEURS.....	p 40
 LES REGLES DE L’ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL.....	 p 42
INTRODUCTION.....	p 43
CAHIER DES CHARGES GENERAL.....	p 44
CAHIERS DES CHARGES PARTICULIERS.....	p 46
I – Qualité de l’air.....	p 46
II – Qualité des eaux.....	p 47
III – Risques technologiques.....	p 49
IV – Milieux naturels.....	p 53
PROTOCOLE D’EXAMEN DES IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES AU REGARD DE L’ENVIRONNEMENT.....	p 58
OBSERVATION DES PHENOMENES.....	p 62
 DISPOSITIF GENERAL DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA D’ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL.....	 p 63

INTRODUCTION

UN OUTIL DE PLANIFICATION ET DE GESTION ISSU D'UNE DOUBLE CRISE

L'implantation de l'usine sidérurgique Usinor dans les années 60, puis la décision de créer à Dunkerque une importante plate-forme industrialo-portuaire au début des années 70, ont engagé très tôt les acteurs locaux dans des démarches de **planification de l'aménagement de la région dunkerquoise**. Ainsi, le premier Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) a été approuvé en 1974.

Ce SDAU se caractérise par l'expression d'un zonage très apparent qui sépare, par d'importantes zones vertes, les secteurs dédiés à l'accueil industriel de ceux qui sont affectés aux extensions urbaines. On doit aujourd'hui encore au respect de ces dispositions le fait, par exemple, que l'exposition des populations aux risques technologiques est beaucoup plus limitée à Dunkerque que dans d'autres sites industriels comparables. Ceci prouve bien que **la réflexion prospective et l'anticipation en matière d'aménagement du territoire constituent d'excellents exemples d'application du principe de précaution**.

En 1990, juste après la crise économique qui frappa durement Dunkerque, **la poursuite d'une option industrielle fut choisie comme base du développement** dans le premier projet d'agglomération engageant la communauté urbaine, l'Etat et le conseil régional Nord-Pas de Calais (1989-1994)

A la même époque, la population locale, de plus en plus sensibilisée aux questions d'environnement, exprimait sa **forte préoccupation vis-à-vis de l'impact des activités des industries lourdes en termes de pollutions, de nuisances et de risques**. Plusieurs associations et élus se faisaient régulièrement l'écho de ces préoccupations et de cette inquiétude face au nouveau projet de développement industriel envisagé par les instances décisionnelles locales.

En conséquence, l'ensemble des acteurs politiques et économiques locaux s'accordèrent sur l'absolue nécessité non seulement de redéfinir le projet industriel du Dunkerquois dans toutes ses dimensions (diversification, formation, promotion, ...) ainsi que ses moyens et outils de mise en œuvre, mais aussi de déterminer de nouvelles conditions visant à faire en sorte que le développement industriel attendu soit **exemplaire en matière de respect de l'environnement, des salariés et des populations**.

De ce choix sont nées cinq initiatives :

- La première fut de créer un site de recherche et de transfert de technologies, bénéficiant de la présence de grands groupes industriels et de la création de l'Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO). C'est ainsi que fut créée **une maison de la recherche en environnement industriel à Dunkerque (MREID)**

- La seconde fut de créer de façon partenariale entre la communauté urbaine, le port autonome et la chambre de commerce et d'industrie, une agence d'accueil des investisseurs et de promotion économique du site dunkerquois : **l'agence « Dunkerque-Promotion »**.
- La troisième fut la création d'un **secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (SPPPI)**, instance d'information, de concertation et de débat rassemblant toutes les organisations concernées par les problèmes d'environnement industriel : élus, administrations, entrepreneurs, responsables économiques, experts, associations de défense de l'environnement, médecins, presse, etc.
- La quatrième consista en la mise en œuvre d'un **mécanisme fiscal de péréquation** destiné à soutenir des investissements cohérents et devant conduire à l'établissement d'une taxe professionnelle unique à l'échelle intercommunale.
- La cinquième, enfin, fut d'élaborer un document de planification visant à intégrer au développement du site industriel une stratégie d'environnement très volontariste : **le schéma d'environnement industriel**.

La mise au point de cet outil d'aide à la décision qu'est le schéma d'environnement industriel est née de la combinaison d'une nécessité pour la ville et d'un besoin pour l'industrie. Le tissu industriel comprenait déjà à l'époque un important complexe sidérurgique et métallurgique, un pôle pétrochimique, une centrale nucléaire de 5600 mégawatts, une grosse unité de fabrication d'aluminium, plusieurs entreprises de chimie fine, etc.

Au moment de planifier sa reconversion au début des années 90, l'agglomération devait établir un projet capable de proposer une diminution des nuisances liées à l'industrie et une qualité urbaine propres à satisfaire la population, à attirer les cadres et les entreprises, à développer les nouveaux emplois de service.

Les industriels de la nouvelle génération exprimaient eux-mêmes le besoin de disposer localement de règles du jeu claires pour s'implanter et se développer, d'un environnement qualitatif cohérent avec leurs process de production ou leur image, et d'une « paix sociale » sur le champ de l'environnement. Il fallait par conséquent élaborer un projet d'aménagement et d'implantation industriels qui permette d'optimiser les investissements et de clarifier l'offre foncière industrielle. Ceci ne pouvait être fait qu'en **anticipant les conséquences des implantations sur l'environnement**, pour réduire les problèmes et les conflits lors des créations d'entreprises.

Il s'agissait aussi de promouvoir le site industriel, et de conserver à l'entreprise la liberté indispensable à son développement. En affichant des règles du jeu claires et partagées dès la prise de décision de l'investisseur, le territoire d'accueil favorise en effet le parcours d'implantation et de développement de l'entreprise.

Il s'agissait enfin pour les communes concernées de pouvoir cadrer la gestion foncière de leurs aménagements ou de leurs extensions, tout en se préservant des éventuels impacts négatifs du voisinage des entreprises et en respectant l'intérêt collectif que représente le confortement du tissu industriel.

C'est sur ces bases qu'a été conçu, puis élaboré le schéma d'environnement industriel.

Le choix a été délibérément pris de ne pas aboutir à une réglementation, mais à un **accord consensuel qui n'engage les partenaires que par leur volonté**, ceci afin à la fois de conserver une capacité d'adaptation dans un monde qui change très vite, et de valoriser ce qui fait la force de ce processus : le consensus sur des principes et des règles du jeu partagés.

L'enjeu de ce document est donc de conjuguer deux démarches de nature assez différente :

- la planification de l'espace territorial, qui demande une grande pérennité dans le temps et doit se munir de règles relativement rigides,
- la souplesse dont a besoin l'industrie, tributaire des évolutions des marchés et des technologies, en particulier dans les périodes de crise et d'augmentation de la mobilité des implantations entre territoires dans une concurrence qui s'exerce à l'échelle mondiale.

UNE ELABORATION PARTAGEE

Pour parvenir à un dispositif gérable, il fallait que tous les acteurs concernés participent à son élaboration : les industriels sont soumis à des contraintes de concurrence à la fois vive et d'évolution rapide ; les collectivités et les populations sont seules capables d'évaluer les limites de l'acceptable et du souhaitable ; les technologies et les réglementations évoluent vite et réclament localement des démarches d'information et de compréhension mutuelles.

C'est pourquoi le schéma a fait l'objet d'une **élaboration commune**. La démarche a été conduite sous l'autorité d'un **comité de pilotage** composé des élus de la communauté urbaine les plus concernés par leur territoire ou leurs attributions, des représentants de la chambre de commerce et d'industrie, et des représentants du port autonome, principal aménageur industriel. Les industriels et les associations de défense de l'environnement y étaient représentés par le biais du secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (SPPPI). Les services de l'Etat y participaient également, de même que « Dunkerque-Promotion ». C'est avec cette configuration que le comité de pilotage a fonctionné jusqu'à présent.

La **maîtrise d'œuvre** de réalisation du SEI fut confiée à l'**AGUR, agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque**. L'AGUR travailla en partenariat avec le SPPPI et fit participer des experts et cabinets privés d'études à la définition des différents éléments constitutifs du projet (prospective économique, enquêtes environnementales, paysage, aménagement, etc.)

In fine, **les dispositions du SEI ont été officiellement votées en 1993 par trois assemblées** : le conseil de la communauté urbaine de Dunkerque, l'assemblée consulaire de la chambre de commerce et d'industrie, le conseil d'administration du port autonome.

UNE EVALUATION POSITIVE, APRES PLUS DE DIX ANS D'APPLICATION

Après 6 ans d'application, une première évaluation a été conduite par l'AGUR et a fait l'objet d'une restitution au comité de pilotage du SEI en décembre 1999. Cette évaluation a pu être complétée par la suite et, sur une période de plus de dix ans, elle met en relief l'impact globalement très positif de l'application du SEI, tant en matière de mobilisation et de fédération des acteurs locaux sur la gestion concertée des problèmes d'environnement industriel, qu'en matière de promotion d'une nouvelle image industrielle pour le Dunkerquois.

Les milieux économiques (notamment l'agence « Dunkerque-Promotion ») confirment que le SEI constitue le plus souvent une **référence environnementale** utile pour les entrepreneurs et **appréciée** par eux. En général, ces derniers s'estiment relativement **sécurisés par l'esprit de concertation animant les acteurs économiques et les collectivités**, ainsi que par l'existence d'une « **règle du jeu** » **claire**. Le SEI sert d'ailleurs de document d'appui au lancement des procédures environnementales engagées par les entreprises.

A noter également que les outils initiaux tels que le SPPPI et l'AREMADEC (réseau de surveillance de la qualité de l'air sur Dunkerque et Calais) ont étendu leur champ d'action à l'ensemble de la Côte d'Opale en devenant respectivement le SPPPI Côte d'Opale – Flandre et Opal'Air. Un groupement d'intérêt économique (GIE) des agences de développement s'est par ailleurs mis en place à cette échelle.

En matière d'environnement industriel, objet du SEI, les acquis ont principalement porté sur les questions suivantes :

- l'examen concerté, en **commission « nouveaux projets »** du secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (SPPPI), de plus de 60 dossiers de création, mais surtout d'extension et de modernisation d'installations industrielles classées pour la protection de l'environnement ;
- l'abandon par les collectivités de quelques projets d'implantation d'**équipements recevant du public**, en application du cahier des charges « risques industriels » du SEI (application du principe de réciprocité des zones de vigilance) ;
- l'intégration dans les **documents d'urbanisme réglementaire** des dispositions relatives aux zones de vigilance (à titre d'information) ;
- la réalisation de travaux de **sécurisation** sur des voies de desserte industrielle (transports de matières dangereuses) ;
- la réalisation de nombreuses opérations de **paysagement** et de développement de la biodiversité du site industriel portuaire et de ses abords, tant par le PAD et la CUD (liés par une convention de partenariat spécifique à cette question) que par les communes riveraines ;
- l'engagement effectif de la réalisation de la « **coulée verte de Loon-Plage/Mardyck** » prévue au SEI, avec insertion paysagère du terminal gazier ;
- L'élaboration par le PAD d'un plan de **gestion des milieux naturels** situés sur son domaine (avec renforcement de la protection du cordon dunaire du Clipon) ;
- La réalisation par le PAD d'études de définition d'un dispositif d'accès à la **plage du Clipon** par franchissement du Canal des Dunes ;
- la réalisation sous l'égide du SPPPI d'**études épidémiologiques** (pollution atmosphérique et santé respiratoire des enfants) ;
- le réalisation, par l'observatoire régional de la santé, d'une étude destinée à mieux appréhender la problématique de **l'impact sanitaire des polluants** présents dans l'environnement de l'agglomération dunkerquoise ;
- l'engagement par la CUD d'une **démarche de management environnemental des zones d'activité** ;
- l'adhésion d'entreprises et de collectivités dans une démarche de promotion et de mise en œuvre de **l'écologie industrielle** ;
- l'adoption par le PAD d'un nouveau **cahier des charges** de la zone industrialo-portuaire, intégrant les dispositions du SEI dans un chapitre « Environnement » ;
- la création d'un **club ISO 14 000** et la mise en place par la CCID d'un dispositif de sensibilisation et de conseil en **management environnemental des entreprises** (notamment les PME-PMI) ;
- la délibération des communes concernées, de la CUD et du PAD pour confirmer l'inscription du **site des Salines** en espace protégé ;
- le lancement par le SPPPI, dans le cadre du programme régional d'actions santé-environnement, d'une étude d'évaluation de **l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique** ;
- etc.

Dans le champ de l'aménagement des sites et de la réalisation d'infrastructures, les préconisations du SEI ont globalement été observées, mais cela reste à relativiser car les travaux à réaliser et les investissements à mobiliser sont considérables et ne peuvent de ce fait faire l'objet d'une évaluation pertinente après seulement une dizaine d'années d'application du SEI.

Il convient également de souligner, pour être complètement objectif, que certaines dispositions cohérentes avec les recommandations du SEI ne peuvent toutefois se prévaloir de ce dernier en matière de prises de décision (diversification des modes de transport, plan de protection de l'atmosphère, par exemple). En revanche, les objectifs du SEI se sont sans conteste avérés cohérents avec ceux que la région dunkerquoise s'est donnés, de manière plus

générale, en matière de développement économique et social (au travers notamment de son schéma directeur et de son projet d'agglomération, ou du plan de déplacements urbains de la CUD)

On peut ainsi noter que :

- Un schéma directeur de **jalonement** du port a été réalisé ;
- un schéma directeur des **couloirs techniques** a également été mis au point par le PAD dont les réseaux, ainsi que ceux des concessionnaires, sont intégrés dans un système d'information géographique ;
- les implantations industrielles nouvelles se sont faites dans le respect de la « **ligne d'équilibre** » que constitue le tracé ouest de l'autoroute A16, aucune implantation industrielle ne s'étant réalisée au sud de ce tracé ;
- la **requalification des sites industriels et portuaires anciens** a été engagée : zone de Petite-Synthe, Freycinet 13, etc. Une étude de valorisation du secteur des écluses, dans le port est, a par ailleurs été conduite ;
- en matière d'**accès routiers**, la desserte à partir de la RN 225 a fait l'objet d'aménagements améliorant la situation (carrefours giratoires). Les autres préconisations du SEI n'ont pas encore été suivies d'effets mais certains projets sont programmés et les études sont engagées (échangeur A16/RN225, RD11). En revanche, l'échangeur de Loon-Plage n'a pas été retenu dans le dossier de voirie d'agglomération élaboré par les services de l'Etat, mais l'importance de sa réalisation a été confirmée dans le plan de déplacements urbains de la communauté urbaine de Dunkerque ;
- l'amélioration de la **desserte ferrée** a été prise en compte dans le contrat de plan Etat-Région 2000-2006, et les études de réalisation d'un nouveau branchement portuaire ont été réalisées ;
- la mise à un nouveau gabarit de la **voie d'eau** Dunkerque-Valenciennes, par relèvement des ponts, est également actée au contrat de Plan ;
- etc.

Cette évaluation d'une dizaine d'années d'application du schéma d'environnement industriel tend donc clairement à prouver que, loin de constituer une contrainte, celui-ci apporte au contraire une **lisibilité dans l'approche du site, qui facilite la démarche d'implantation des industriels comme de ceux qui travaillent sur le territoire** ; le consensus a plutôt eu tendance à se renforcer autour du schéma, qui apparaît bien comme un **outil d'arbitrage anticipatif des conflits et des problèmes**. Mais surtout, son rôle est de constituer une **logique cohérente de construction de la ville industrielle à long terme**, ce qui en fait un **outil au service d'un développement durable**.

Les pages qui suivent présentent donc une seconde version, actualisée et rendue plus synthétique, du schéma d'environnement industriel approuvé en mars 1993

LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL DURABLE

Le projet d'agglomération 2000 – 2015 signé par la communauté urbaine de Dunkerque, l'Etat et la Région Nord-Pas de Calais, réaffirme les choix de la décennie 90 en considérant l'industrie comme devant être, aux côtés du port, **le principal moteur du développement économique local**.

Or l'industrie est dorénavant confrontée au dilemme suivant : **répondre à la fois aux exigences économiques internationales et aux exigences liées à son insertion au niveau du territoire, tant en matière environnementale que sociale**.

Le fait que les exigences des habitants en matière environnementale sont de plus en plus fortes n'occulte pas les nombreux emplois que l'industrie procure et ceux qu'elle peut attirer, ni l'effet inducteur qu'elle génère en termes de développement des services, des transports et du tertiaire. De plus, en l'espace de vingt ans, **l'industrie a connu de véritables révolutions** qui touchent à la nature de ses emplois, à ses critères d'implantation, aux technologies appliquées à ses process, à ses rapports à l'environnement, etc.

Elle attend de ses salariés des niveaux de qualification plus élevés que par le passé. Soumise à des réglementations de plus en plus sévères en termes de maîtrise des pollutions et des risques technologiques, elle est aussi devenue elle-même plus exigeante en termes d'environnement et d'image. Enfin, confrontée à une concurrence internationale sans concessions, elle doit de plus en plus renforcer ses fonctions de recherche, d'innovation, de marketing, de promotion.

Afin de répondre au mieux à ces exigences, **le territoire a renforcé son attractivité** depuis 1990, grâce à la réalisation de grandes infrastructures de transport (A16, tunnel sous la Manche, TGV, terminaux portuaires, ...), par la mise en œuvre d'actions de qualification et de paysagement des zones d'accueil, par le traitement de déchets industriels banals, par le développement des nouvelles technologies d'information et de communication, par d'importants programmes de formation et de qualification des ressources humaines, enfin par une harmonisation des pratiques fiscales et la limitation de concurrences stériles entre collectivités locales (taxe professionnelle unique).

Mais, si l'industrie a conforté ainsi ses pôles stratégiques (énergie, sidérurgie et métallurgie, pétrochimie, chimie, pharmacie, agroalimentaire ...), justifiant l'ambition industrielle internationale affichée dès 1990, **la croissance du dynamisme portuaire constitue pour elle un atout supplémentaire et complémentaire**.

En conséquence, si la stratégie industrielle du Dunkerquois se doit de conserver ses « fondamentaux » que sont l'accueil de grandes industries et le confortement de celles présentes depuis de nombreuses années, elle doit aussi intégrer de nouveaux objectifs stratégiques à savoir :

- Valoriser la dimension internationale
- Continuer l'effort de diversification
- Promouvoir la recherche et l'innovation
- Adapter la formation des ressources humaines
- Renforcer la stratégie environnementale

I – LA VALORISATION DE LA DIMENSION INTERNATIONALE

L'élargissement de l'Union Européenne à vingt cinq membres oblige le site industriel dunkerquois à adapter sa stratégie de développement industriel.

L'élargissement du marché européen redéfinit en effet les aires d'influence industrielles, urbaines et commerciales au sein de l'Union et la stratégie de localisation des firmes, qu'il s'agisse des grands groupes internationaux ou des PME/PMI intra-communautaires, s'en trouve modifiée, comme cela s'était produit à la fin des années quatre-vingts, en anticipation de « l'acte unique » de 1992.

Or, la situation géographique du littoral dunkerquois, son équipement industriel et portuaire, ses infrastructures de transport, ses impressionnantes capacités foncières, ses multiples sources d'énergie, les synergies qu'il développe avec les ports de Calais et Boulogne-sur-Mer au sein du syndicat mixte de la Côte d'Opale, sa proximité avec l'aire métropolitaine lilloise, en font un **pôle privilégié pour les développements industriels et logistiques** dans cette Union européenne en extension. Ces atouts sont appelés à se renforcer avec l'amélioration des infrastructures routières (A25 et A16), ferroviaires (port rapide, liaison vers l'est de la France, TER-fret avec la plate-forme multimodale de Dourges) et fluviales (canaux à grand gabarit et Seine-nord Europe). L'implantation de plusieurs grands groupes internationaux témoigne de cette attractivité économique internationale.

De plus, les trafics portuaires de marchandises diverses ont connu depuis dix ans **une croissance jamais égalée pour le port de Dunkerque** et les trafics rouliers et le cabotage offrent de belles perspectives, tant avec le sud de la Grande-Bretagne et la Tamise qu'avec la mer du Nord et la Baltique.

Enfin, site puissant à la fois de productions industrielles et d'éclatement de trafics, Dunkerque peut encore renforcer sa position dans **les échanges de l'Europe avec d'autres continents**, à l'heure où l'ouverture des pays de l'Europe centrale et orientale et de l'Asie repositionne les hinterlands des ports européens, déplace les barycentres économiques, et où les changements dus à la libéralisation des modes de transports bouleversent les échanges.

Pour accompagner et exploiter ces atouts, il est évidemment nécessaire de continuer **à renforcer les actions locales qui participent aux démarches économiques à l'échelle internationale**, en particulier dans les champs :

- de la prospection économique,
- de la formation professionnelle (en particulier dans le domaine des langues étrangères),
- des échanges internationaux, aux plans professionnel et culturel,
- de la formation (commerce international, marketing, management, ingénierie) et de la recherche

II – LA POURSUITE DE L'EFFORT DE DIVERSIFICATION

En termes économiques, le bassin d'emploi dunkerquois a toujours figuré parmi les bassins les plus spécialisés du Nord-Pas-de-Calais. Mais la concentration de l'emploi dans quelques grandes entreprises et le manque de diversification des activités industrielles ont presque toujours pour effet de dangereusement fragiliser l'ensemble de toute économie locale. C'est ce qu'a douloureusement vécu le Dunkerquois à la suite des chocs pétroliers et de la crise économique mondiale des années 70-80, avec les atteintes, parfois irréversibles, subies par les trois piliers de son tissu productif : la sidérurgie/métallurgie, la pétrochimie et la construction navale.

Aussi, dès la fin des années 80, le **souci de diversification économique** et, en particulier, de diversification industrielle, a été mentionné parmi les objectifs économiques prioritaires qu'il fallait se fixer pour s'engager dans un processus de développement industriel qui soit durable.

Grâce aux efforts accomplis en ce sens (promotion, accueil, stratégie foncière, fiscalité, aménagement de zones, etc.), sont venues s'établir des entreprises appartenant aux filières de la chimie fine, de l'agroalimentaire, de la pharmacie, de l'emballage et du conditionnement, de la plasturgie, du recyclage de matériaux, des nouvelles productions énergétiques, etc. Ainsi, la zone d'emploi du Dunkerquois est, avec le Calais, celle qui s'est le plus diversifiée dans la Région Nord-Pas de Calais dans la décennie 1990-2000.

A noter que la croissance du nombre d'emplois, qui a été longtemps dans le Dunkerquois le fait essentiellement de l'industrie, s'équilibre davantage aujourd'hui grâce à d'autres moteurs économiques, qui font intervenir des dynamiques locales différentes des années antérieures, notamment celles du **secteur des services aux entreprises**.

Ainsi, en lien avec cette diversification, et venant la renforcer, la grande industrie dunkerquoise a généré la création ou la conversion de plus de 300 sociétés très qualifiées et performantes de maintenance, spécialisées dans les domaines relatifs aux fonctions de production des entreprises, et dont la présence sur le territoire constitue aujourd'hui un facteur d'attractivité important pour les investisseurs.

En revanche, **la poursuite de gains de productivité dans l'industrie continue à peser sur l'emploi**, et la diversification amorcée dans la décennie 90 ne compense pas encore suffisamment les pertes enregistrées dans les grands secteurs industriels traditionnels du Dunkerquois. **L'objectif de diversification des activités industrielles doit donc être absolument maintenu**, selon quatre pistes principales :

- La poursuite du développement de la grande industrie, en particulier dans les secteurs stratégiques pour les transformations industrielles en aval : énergie, pétrochimie et chimie de base, transformation des minerais et métaux
- L'intensification du développement des productions liées à la présence du port : conditionnement, emballage, ...
- Le développement des PME/PMI, en particulier dans la production de biens d'équipement industriel (productions mécaniques, métrologie, analyses, ...)
- Le développement des services aux entreprises industrielles et portuaires : sécurité, marketing, commerce, finances, informatique, ...

III – LA PROMOTION DE LA RECHERCHE ET DE L'INNOVATION

Le territoire dunkerquois a été longtemps peu organisé pour aborder efficacement la diffusion des recherches, des compétences, des technologies, et pour initier des démarches innovantes au sein des entreprises. L'appartenance de nombreux établissements de production à de grands groupes industriels possédant leurs propres centres de recherche ne joue pas en faveur du développement de la recherche et de l'innovation sur le plan local.

Avec la **création de l'université**, le littoral Côte d'Opale s'est doté de **laboratoires de recherche** dont certains ont déjà acquis une reconnaissance internationale et sont orientés vers des domaines de recherche en phase avec l'appareil productif et l'environnement industriel du Dunkerquois.

L'objectif est donc d'utiliser l'ULCO comme véritable force d'entraînement pour de nouvelles activités économiques, notamment dans certains **secteurs de haute technologie** touchant aux champs de l'énergie, de la sécurité des process et de l'environnement industriel (mesure, contrôle et analyse, technologies propres, traitement des effluents et déchets, etc.)

En parallèle, des **actions d'accompagnement** doivent être engagées par les acteurs institutionnels et économiques du territoire afin de faciliter l'accueil du personnel de recherche (locaux, logements, réseaux à haut débit, ...)

Par l'engagement du Conseil régional Nord-Pas de Calais, du syndicat mixte de la Côte d'Opale, de la communauté urbaine, de la chambre de commerce et d'industrie, et de structures locales spécifiques telles que Flandre-Création et Flandre-Initiative, l'objectif est également de poursuivre et renforcer l'activité des dispositifs mis en place dans les domaines de **l'aide aux jeunes créateurs d'entreprises**, de la **formation**, de **l'information** (forums, séminaires ...), du **management environnemental**, de la **compétitivité**, de **l'innovation**, etc.

Plusieurs entreprises ont déjà répondu positivement à ces initiatives comme en témoigne la création de plusieurs clubs apportant plus de dynamisme aux zones d'activités.

IV – L'ADAPTATION DE LA FORMATION DES RESSOURCES HUMAINES

Dans le Dunkerquois comme ailleurs, l'emploi industriel a considérablement évolué, tant du point de vue quantitatif que qualitatif. Si les entreprises industrielles emploient de moins en moins de personnes du fait des gains de productivité, ceci restant variable d'un secteur à l'autre, il est cependant un phénomène commun à toute l'industrie : **le besoin sans cesse croissant de qualification et d'élévation du niveau de formation initiale et continue.**

Le **niveau général de formation initiale** de la région Flandre-Dunkerque a fortement progressé en quelques dizaines d'années, et cette progression est le résultat des efforts considérables réalisés par les conseils régional et général, ainsi que par les collectivités locales pour innover l'ensemble du territoire du SCOT avec des équipements de formation initiale s'adressant à tous les âges de la jeunesse. La mise en place de **filières professionnalisées**, y compris à l'université, permet progressivement d'orienter les formations vers les qualifications recherchées sur le littoral de la Côte d'Opale.

Car les difficultés les plus importantes sont bien celles des **adaptations des formations aux besoins des entreprises**, compte tenu des évolutions constantes des variantes techniques, économiques, financières, et réglementaires, aux échelles nationale, européenne ou internationale.

Ce besoin de repositionnement constant des qualifications et des formations des personnels de l'industrie a fait naître sur le littoral dunkerquois des procédures, des partenariats, des actions visant à répondre au mieux aux aspirations sociales et professionnelles des employés de l'industrie et aux besoins des entreprises industrielles. Ainsi, **le système de formation continue du littoral dunkerquois s'adapte de façon exemplaire aux évolutions des besoins.**

Dans un contexte rendu plus difficile par le **vieillissement des personnels de l'industrie**, le maintien et la valorisation de ces initiatives visant à permettre l'adéquation entre besoins de formation et de qualification des ressources humaines et besoins des entreprises **reste donc une priorité du littoral dunkerquois.**

V – LE RENFORCEMENT DE LA NOUVELLE STRATEGIE ENVIRONNEMENTALE

La qualité de l'environnement industriel (niveau des pollutions et des nuisances, déchets, trafics induits, risques, paysages) est une donnée essentielle de la **qualité de vie** des résidents du territoire et des salariés des entreprises, mais aussi, plus largement, de **l'attractivité** de ce territoire et de **l'image** qu'il projette, ce qui conditionne son avenir économique et social. En effet, les nuisances d'origine industrielle constituent un obstacle à l'implantation de nombreux types d'entreprises qui exigent un environnement propre, une bonne qualité de vie résidentielle pour leurs salariés et une image valorisante. De plus, sur un littoral qui a l'avantage de pouvoir **jouer une carte touristique**, le déficit d'image dû aux nuisances industrielles a des conséquences très négatives.

Les caractéristiques d'un site comme le littoral dunkerquois, fortement marqué par une image d'industrie lourde et typique des années 60-80, sont évidemment contraignantes. Mais il est essentiel pour l'agglomération et pour sa population de pouvoir démontrer que le choix économique fait en faveur du développement industriel et portuaire n'induit pas fatalement des pollutions et des risques supplémentaires, que des progrès importants peuvent être obtenus en matière de réduction des nuisances existantes, et qu'**une identité industrielle nouvelle et valorisante peut être construite**.

Bien plus, le champ de la prévention et de la réduction des nuisances et des risques industriels donne lieu au **développement d'un secteur d'activités spécifique** bénéficiant d'un marché qui évolue rapidement et s'avère être créateur d'emplois, souvent de haut niveau, dans de nombreux domaines : métrologie, techniques de dépollution, valorisation des déchets et co-produits, économies d'énergie, production de biens d'équipements industriels adaptés à l'environnement, récupération, management environnemental, etc.

De la même manière se développent des expériences très probantes « **d'écologie industrielle** », permettant à des entreprises la fabrication de nouveaux produits par valorisation des rejets solides, liquides, gazeux ou énergétiques émis par d'autres entreprises, réalisant ainsi un véritable contrat « gagnant-gagnant » sur les plans économique et environnemental.

Tous les secteurs industriels, à des degrés et des niveaux de fabrication différents, sont concernés. Les entreprises se tournent de plus en plus vers la prévention, la recherche et l'innovation technologique, souvent moins coûteuses à terme pour elles (et pour l'environnement) dans un contexte réglementaire qui se durcit de plus en plus.

Pour favoriser ce secteur, il faut pouvoir notamment compter sur des services de recherche, sur l'engagement de grandes entreprises, sur l'existence de lieux de formation.

Le littoral dunkerquois s'est engagé dans cette voie dès la création de l'université du littoral Côte d'Opale, en bénéficiant d'une antériorité et du savoir-faire des entreprises et des administrations, et en créant des laboratoires dont les recherches sont axées essentiellement sur l'environnement. La mise en place d'outils spécifiques comme Opal'Air et le SPPPI vont également en ce sens.

Un **pôle de compétences** axé sur la thématique de la dynamique et la sécurité des process industriels (risques et pollutions) se constitue d'ailleurs sous l'impulsion de Dunkerque Promotion et avec le concours des partenaires locaux des sphères économique, institutionnelle et universitaire. Progressivement les éléments se mettent donc en place pour faire de la région Flandre-Dunkerque un **pôle d'excellence en matière d'environnement industriel**, objectif fédérateur vers lequel convergent ces différents axes stratégiques.

Le **schéma d'environnement industriel** s'efforce de constituer le cadre général de cette démarche et de définir la « règle du jeu » qui l'accompagne.

LES STRATEGIES D'AMENAGEMENT DE L'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL

LA DESSERTE GENERALE DES ZONES INDUSTRIELLES ET PORTUAIRES

I – LES DESSERTES ROUTIERES

Les autoroutes A16 et A25 (et le prolongement de cette dernière, la RN225), ainsi que **la RD600** (qui rejoint l'autoroute A26 au sud de Saint-Omer) dessinent le **système routier structurant** de la région Flandre-Dunkerque et constituent, pour le développement économique de celle-ci, un atout de premier ordre.

Avec la mise en service du tunnel sous la Manche, la croissance du trafic maritime transmanche à Calais, et le développement portuaire et industriel de Dunkerque, **une forte augmentation du trafic des poids lourds est constatée sur ces axes**. Cette croissance du trafic routier de marchandises devrait se poursuivre, compte tenu des perspectives de développement que présentent les pôles sus-mentionnés et du confortement des parts modales de transport réservées à la route qu'annoncent les études prospectives menées à l'échelle européenne.

Le système routier du territoire doit par conséquent être adapté de façon optimale aux besoins industriels et portuaires, mais également touristiques, tout en garantissant une desserte de qualité des sites urbains, en termes de fluidité, de sécurité, de confort et de réduction des nuisances.

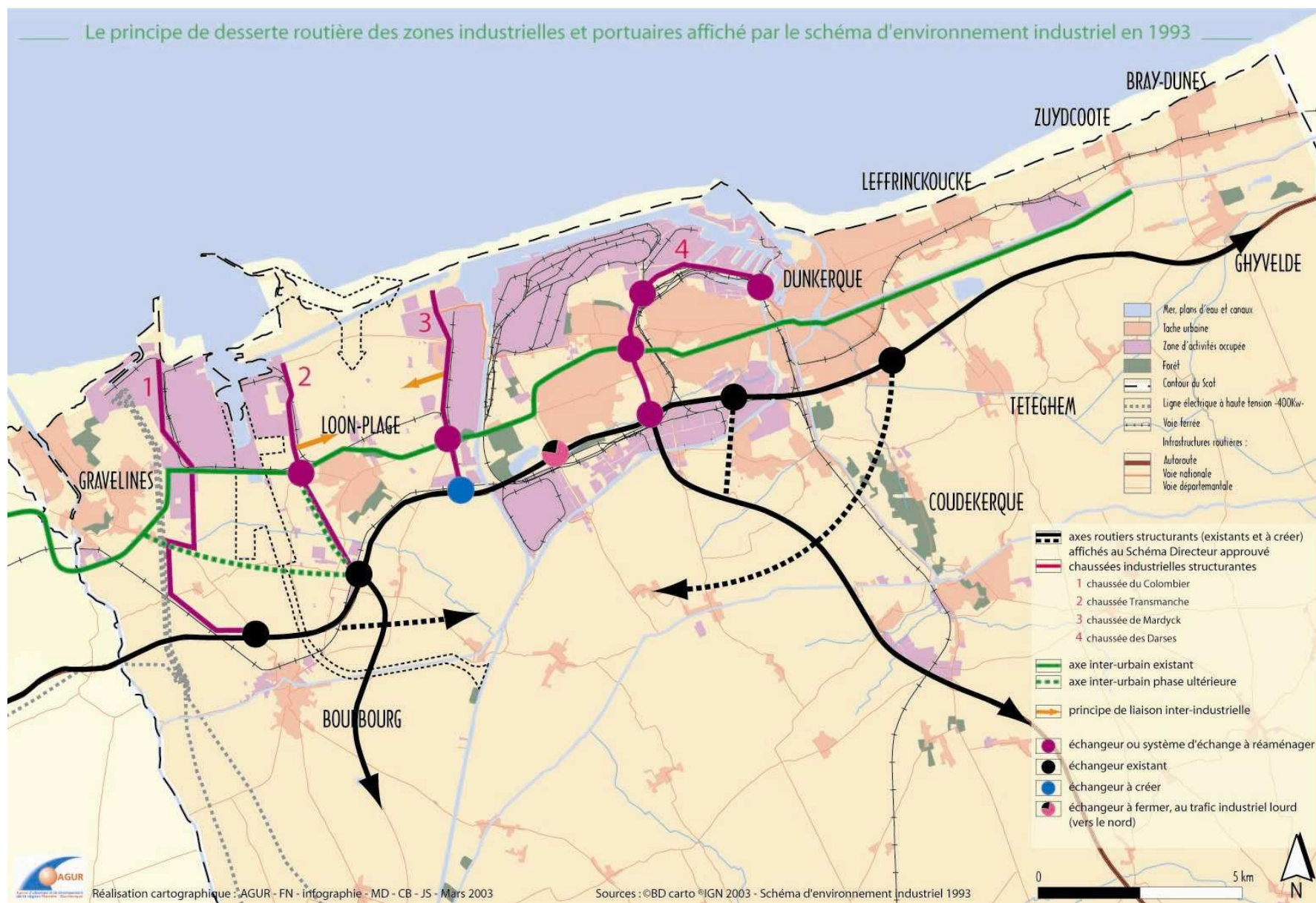
Pour ce faire, le schéma d'environnement industriel affiche **un principe de desserte « en dents de peigne »** du site industriel et portuaire, **par quatre « chaussées industrielles » branchées sur l'autoroute A16**.

Le schéma vise également à éviter au maximum les situations de conflit entre trafic de fret industriel et trafic à usage urbain, en **séparant ces trafics** autant que possible. Cela est d'autant plus nécessaire que le trafic de fret comporte une part relativement importante de matières dangereuses.

Les enjeux majeurs poursuivis au travers de la stratégie de desserte routière du schéma d'environnement industriel sont donc les suivants :

- adapter les axes autoroutiers structurants aux besoins des entreprises
- créer ou adapter quatre « chaussées industrielles » structurantes à partir de l'A16
- créer un axe inter-industriel transversal
- maintenir une liaison inter-urbaine entre Gravelines et Loon-Plage
- délester l'autoroute A16

Le principe de desserte routière des zones industrielles et portuaires affiché par le schéma d'environnement industriel en 1993



1 – ADAPTER LES AXES AUTOROUTIERS STRUCTURANTS AUX BESOINS DES ENTREPRISES

1.1 – réaliser un échangeur complet entre l'A16 et la RN225, prolongement de l'A25 :

La configuration actuelle de cet échangeur ne permet pas l'ensemble des mouvements et des échanges. Les mouvements « ouest vers nord » et « nord vers est » ne sont ainsi pas possibles. La réalisation d'un échangeur complet, permettant tous les échanges entre l'autoroute A16 et l'autoroute A25 (par l'intermédiaire de son prolongement actuel : la RN225) est indispensable pour assurer une continuité du système autoroutier desservant le site industriel et portuaire, et améliorer sa fluidité et sa sécurité.

1.2 – réaliser un échangeur au sud-est de Loon-Plage :

La réalisation d'un échangeur au sud-est du site urbain de Loon-Plage est préconisée de manière à permettre la desserte industrielle du site pétrochimique directement depuis l'autoroute A16, par l'intermédiaire d'une « chaussée industrielle » : la chaussée de Mardyck (cf. ci-dessous paragraphe 2.2). Il permettra notamment aux transports de matières dangereuses, nombreux dans ce secteur, de circuler dans de meilleures conditions de sécurité en évitant de transiter par la RN1 qui supporte un important trafic urbain.

1.3 – limiter l'usage industriel de l'échangeur de Grande-Synthe/Puythouck :

La proximité des zones urbaines de forte densité de Grande-Synthe, de la base de loisirs du Puythouck et d'un important complexe commercial, engendrent un fort trafic à usage urbain, récréatif et commercial. La cohabitation avec un trafic industriel et portuaire très important est de ce fait très difficile, et crée des situations de conflit pouvant avoir de graves répercussions en termes de sécurité. C'est pourquoi, la limitation de l'usage de cet échangeur est préconisée : il devra être interdit aux poids lourds à destination du site industriel et portuaire situé au nord de l'A16, la desserte de ce site s'effectuant alors à partir des échangeurs situés de part et d'autre (échangeur à créer au sud-est de Loon-Plage, et échangeur existant A16/RN225). L'usage industriel de cet échangeur sera limité aux poids lourds desservant la zone d'activité des Deux-Synthes, la zone des Repdycks et le site industriel d'ARCELOR-Mardyck. L'élargissement du gabarit et l'augmentation du tirant d'air du pont du chemin de fer sont nécessaires de manière à faciliter ce trafic, aujourd'hui fort contraint.

Cette préconisation ne peut être effective sans la création de l'échangeur de Loon-Plage.

1.4 – sécuriser la RD600, jonction entre le port et l'A26

L'A16 a permis d'améliorer le trafic en direction de la Belgique et de la côte atlantique (« autoroute des estuaires »). Un accès aisé à l'autoroute A26 s'avère nécessaire pour faciliter le contournement de la métropole lilloise des trafics industriels et portuaires, ainsi que la liaison avec la plate-forme multimodale de Dourges. La RD600 assure cette liaison directe entre le port de Dunkerque et l'A26 via Saint-Omer. Cet axe doit faire l'objet de réaménagements portant sur les carrefours à niveaux (création de giratoires), qui permettront d'améliorer les conditions de sécurité. Par ailleurs, son doublement est à prévoir dès que le trafic le justifiera (les emprises foncières étant réservées pour ce faire)

2 – CREER OU ADAPTER QUATRE « CHAUSSEES INDUSTRIELLES » STRUCTURANTES A PARTIR DE L'A16

Les quatre « chaussées industrielles » proposées dans le schéma d'environnement industriel ont pour vocation de concentrer la plus grande partie des trafics industriels et éviter leur dispersion dans l'agglomération.

Ces axes, qui supporteront notamment des trafics de matières dangereuses, devront s'avérer suffisamment attractifs pour les transporteurs et faire l'objet de mesures particulières en termes de fluidité et de sécurité (pour les usagers comme pour les espaces riverains)

2.1 – la « chaussée des darses » (RN225 et son prolongement)

La « chaussée des darses » est la desserte industrielle du port est. Cette voie a également la particularité d'assurer la desserte du centre-ville de Dunkerque, et les projets développés dans le cadre du renforcement de la centralité d'agglomération (site Neptune), de la politique de la ville et du plan de déplacements urbains, visent à lui donner un véritable statut **d'entrée majeure d'agglomération**.

Cette chaussée a donc la caractéristique de devoir conserver une **mixité d'usage** entre trafic industriel et trafic urbain.

D'importants aménagements de carrefours ont déjà été réalisés (giratoires du carnaval et du Kruysbellaert). Le réaménagement de l'échangeur A16/RN225 (où tous les mouvements ne sont pas assurés) et des carrefours des « Salines » et du Môle 2 - Port Est seront nécessaires, et les traversées des secteurs urbains de Grande-Synthe, Fort-Mardyck et Petite-Synthe devront faire l'objet d'un aménagement adapté.

2.2 – la « chaussée de Mardyck »

La « chaussée de Mardyck » doit permettre de desservir directement, depuis l'autoroute A16, la zone industrielle située à l'ouest du canal à grand gabarit (essentiellement le site pétrochimique). Cette desserte nécessitera la réalisation d'un nouvel échangeur au sud-est du site urbain de Loon-Plage

Le trafic de transports de matières dangereuses (TMD) lié à la plate-forme pétrochimique devrait ainsi utiliser en priorité cet axe. Un axe inter-industriel transversal devrait relier cette chaussée industrielle et celle située à l'ouest de Loon-Plage, de manière à créer un nouvel itinéraire dédié aux transports de marchandises en dehors des espaces urbains (cf. ci-dessous paragraphe 3)

Dans sa partie sud (entre l'autoroute A16 et la RN1) cet itinéraire est à créer, soit par réaménagement de l'actuelle RD217, soit par réalisation d'un nouvel axe longeant le canal à grand gabarit.

2.3 – la « chaussée de Loon-Plage » (RN316)

La « chaussée de Loon-Plage » permet de desservir le site industriel et portuaire ouest (rive est du bassin de l'Atlantique) à partir de l'échangeur de la zone « Eurofret » sur l'autoroute A16. Elle constitue le principal accès routier aux trafics conteneurs et rouliers, qui connaissent tous deux des croissances très importantes, et se situe dans le prolongement de la RD600 qui permet l'accès direct à l'autoroute A26.

L'aménagement des carrefours avec l'axe inter-industriel transversal préconisé et la future liaison inter-urbaine Gravelines/Loon-Plage est à prévoir (cf. ci-dessous paragraphes 3 et 4).

2.4 – la « chaussée du Colombier »

La « chaussée du Colombier » doit permettre d'assurer, dans des conditions optimales de sécurité, la desserte du site industriel et portuaire ouest (rive ouest du bassin de l'Atlantique) à partir de l'échangeur de Bourbourg / Gravelines. Elle est reliée à l'A16 par la RD11 qui doit être réaménagée à court terme par le conseil général du Nord.

3 – CREER UN AXE INTER-INDUSTRIEL DANS LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE

Les relations inter-entreprises de proximité ou d'activités complémentaires des secteurs industriels et portuaires (depuis le port est jusqu'au port ouest) doivent pouvoir être assurées en dehors de l'axe autoroutier (A16) ou de l'axe urbain que constitue la RN1.

C'est pourquoi, la réalisation d'un axe inter-industriel est-ouest est préconisée. La réalisation de cet axe doit faciliter les échanges routiers industriels internes à la zone industrialo-portuaire, sans nuire à l'activité industrielle des entreprises existantes. Le tracé devra donc tenir compte des impératifs de fonctionnement et de sécurité de celles-ci. Pour ce faire, une concertation sur le tracé devra être menée par le port autonome de Dunkerque et les collectivités territoriales concernées, et la réalisation peut être envisagée de manière progressive.

Dans la partie ouest, une nouvelle voie reliant la « chaussée de Mardyck » à la « chaussée de Loon-Plage » devra ainsi être étudiée au sud de Mardyck, en prenant en compte la réalisation future par le Port Autonome d'un bassin parallèle au bassin de l'Atlantique. La réalisation de l'échangeur de Loon-Plage et de la « chaussée de Mardyck » sont donc une condition préalable à la réalisation de cet axe.

Dans la partie Est, la possibilité d'une jonction au nord de Fort-Mardyck ou au sein même de la zone industrialo-portuaire, préconisée dans le Plan de Déplacements Urbains, doit également être étudiée. Elle permettrait de desservir l'ensemble des activités portuaires et industrielles du port Est jusqu'au môle 3. L'axe inter-industriel complet entre le port Ouest et le port Est, même si la jonction Est apparaît difficile actuellement, permettrait de reporter l'ensemble des flux industriels en dehors des secteurs urbanisés.

4 - MAINTENIR UNE LIAISON INTER-URBAINE ENTRE GRAVELINES ET LOON-PLAGE

La poursuite du creusement du bassin de l'Atlantique du port ouest nécessitera que soit coupée l'actuelle RN1 qui assure une fonction de liaison inter-urbaine entre Gravelines et Loon-Plage.

Or, au même titre que les autres communes du littoral, ces communes doivent disposer d'un axe permettant à leurs habitants d'établir des relations de proximité (trajets et circuits liés aux déplacements domicile/travail ou scolarité, domicile/services et domicile/loisirs), indépendamment des grands axes de transit tels que l'autoroute A16.

De plus, si le rétablissement de la RN1 au sud du bassin est nécessaire pour conserver les échanges urbains, une desserte industrielle sera également à prévoir pour ce nouveau secteur industriel.

Par conséquent, la nouvelle voie pourra avoir un double usage, et il est de ce fait indispensable de prévoir une emprise importante afin de permettre que son aménagement engendre des conditions optimales de circulation en termes de fluidité, de sécurité et d'agrément. La réalisation d'un site propre destiné aux deux roues est préconisée.

A noter que la réalisation d'un ouvrage permettant le franchissement du canal reliant le bassin de l'atlantique au canal de Bourbourg sera à envisager.

5 – DELESTER L'AUTOROUTE A16

L'autoroute A16 supporte – dans la section située au droit de l'agglomération dunkerquoise – à la fois des trafics de transit et des trafics liés à la circulation locale de desserte des sites urbains et des sites industriels et portuaires. Cette importance et cette hétérogénéité des trafics pose un certain nombre de

problèmes en termes de fluidité et de sécurité. Des dispositions ont été prises pour atténuer ces difficultés (interdiction faite aux poids lourds de doubler sur la section urbaine)

La création d'un axe inter-industriel devrait permettre de soulager l'autoroute d'une partie des trafics liés à la desserte du port et de ses sites industriels. L'aménagement qualitatif de la liaison inter-urbaine que constitue la RN1 à l'ouest de l'agglomération devrait, quant à lui, permettre de soulager l'A16 d'une partie du trafic de desserte urbaine.

Comme le schéma directeur de la région Flandre-Dunkerque, approuvé en 1990, le schéma d'environnement industriel préconise la réservation d'une emprise destinée à permettre le contournement de l'agglomération par l'A16, entre Bourbourg et Coudekerque-Branche.

Cette disposition est destinée à faire face, le moment voulu et après mise en œuvre des solutions facilitant les autres modes de transport, à l'important trafic routier susceptible d'être généré par le tunnel sous la Manche et les ports de Dunkerque et Calais.

II – LES DESSERTES FERROVIAIRES

La desserte ferrée des sites industriels et portuaires pour le transport de marchandises est à privilégier, puisqu'elle permet de **réduire les nuisances** par rapport aux sites urbains, tout en **évitant la saturation du système routier** et en offrant de **meilleures conditions de sécurité**. A noter que les installations de la gare de fret de Dunkerque (première gare de fret de France) constituent pour ce faire un atout incontestable.

Le développement du transport industriel par voie ferrée nécessite notamment que soit renforcé l'axe ferré reliant Dunkerque à l'est de la France via Lille, que soit adaptée la ligne structurante ouest-est (Calais-Dunkerque), et que soit améliorée la desserte primaire des sites industriels et portuaires.

Les objectifs majeurs poursuivis par le schéma d'environnement industriel en matière de desserte ferrée sont donc les suivants :

- adapter la liaison industrielle Calais – Dunkerque
- assurer une bonne desserte industrielle du port ouest
- limiter à Leffrinckoucke la desserte ferroviaire industrielle vers l'est
- éviter la saturation de la ligne Dunkerque – Hazebrouck

1 – ADAPTER LA LIAISON INDUSTRIELLE CALAIS – DUNKERQUE

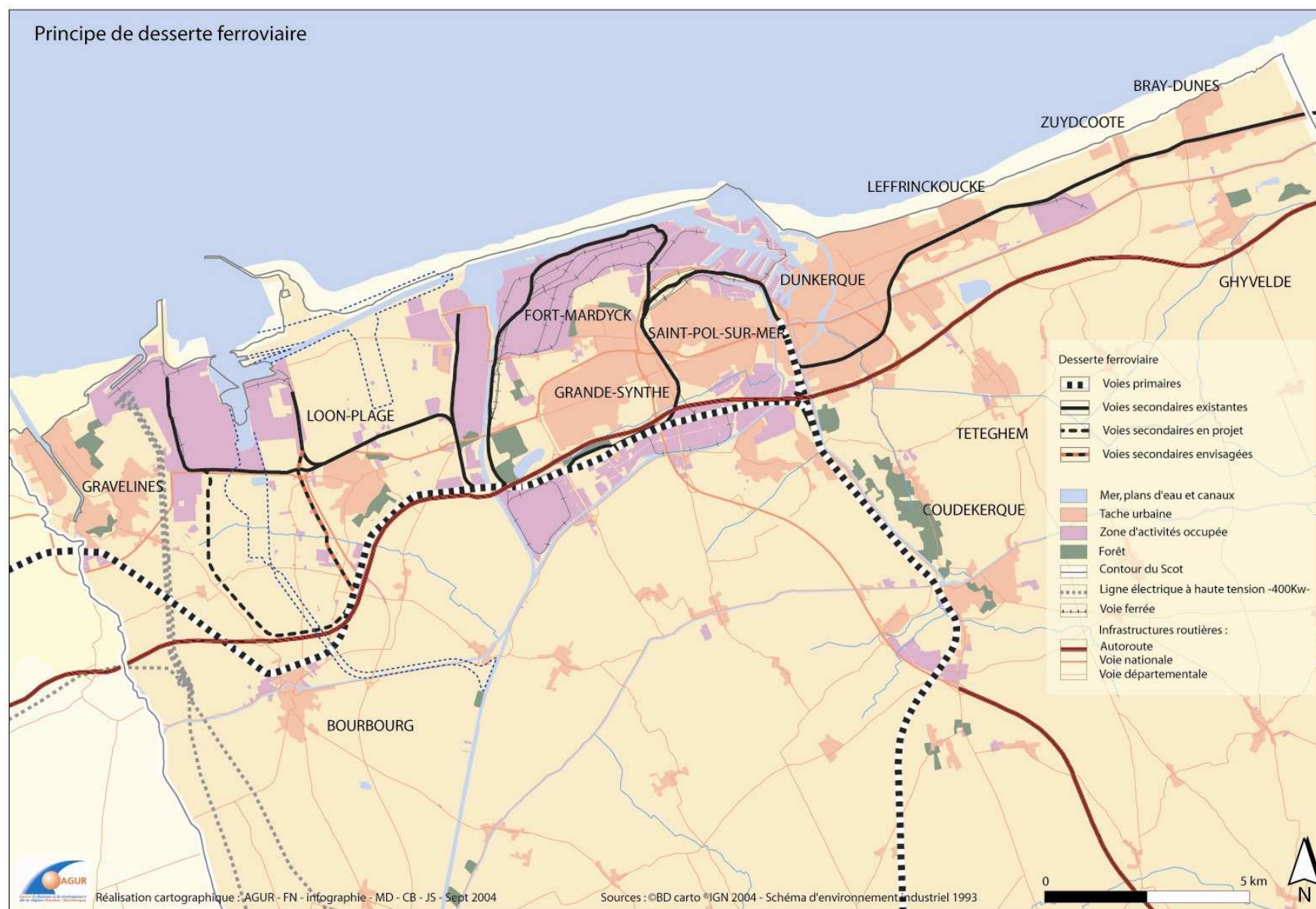
La ligne Calais-Dunkerque revêt une importance capitale en termes de transport de marchandises. Elle doit être en mesure d'assurer le passage du fret entre le tunnel sous la Manche et le port de Dunkerque. Elle assure également la connexion de Dunkerque à l'axe ferroviaire alternatif à l'artère nord-est Calais - Boulogne - Amiens - Reims. Enfin, elle offre un potentiel important en ce qui concerne la desserte des entreprises industrielles.

Les enjeux industriels autour de cette liaison soulignent la nécessité absolue de sa modernisation, de son électrification et de son doublement.

2 – ASSURER UNE BONNE DESSERTE INDUSTRIELLE DU PORT OUEST

Le principe retenu de desserte du port ouest est celui d'une desserte « en dents de peigne » à partir de la voie-mère Calais-Dunkerque.

Un nouveau barreau ferroviaire, reliant le quai à pondéreux à la voie mère Dunkerque-Calais, doit être réalisé à court terme (Contrat de plan Etat Région 2000-2006)



Ce nouveau barreau, situé à l'est de Saint-Georges-sur-l'Aa, complétera ainsi la ligne existante. Il permettra d'éviter les risques de saturation du quai à pondéreux ouest et de découpler au sein du territoire portuaire les flux pondéreux et les trafics conteneurs.

Un second barreau desservira le port à conteneurs et la zone logistique, à l'ouest de Loon-Plage, le long de la RN316.

Ces deux barreaux, complétés par l'électrification de la voie mère sur le tronçon Dunkerque-port ouest, assureront une desserte ferroviaire performante du port de Dunkerque et pallieront, à plus long terme, la coupure de la ligne actuelle par le prolongement du bassin de l'Atlantique.

3 – LIMITER A LEFFRINCKOUCKE LA DESSERTE FERROVIAIRE INDUSTRIELLE VERS L'EST

La voie ferrée Dunkerque – Adinkerke fut utilisée par le passé à des fins commerciales et touristiques, et continue à desservir l'Usine des Dunes (Ascométal et Valdunes). Cette voie est unique et non électrifiée, et il n'est pas envisagé de lui faire supporter un trafic de fret ou industriel au-delà de cette usine. La vocation de cette ligne est donc essentiellement urbaine et touristique.

4 – EVITER LA SATURATION DE LA LIGNE DUNKERQUE – HAZEBROUCK, PREMIER MAILLON DE L'ARTERE NORD-EST

Les travaux d'aménagement prévus à court terme (Contrat de plan Etat-Région 2000-2006) et portant sur la modernisation du nœud d'Hazebrouck et l'augmentation des capacités des infrastructures au niveau de Douai / Ostricourt, devraient pouvoir doubler le trafic de fret supporté par cet axe, premier maillon de l'artère Nord-Est.

L'alternative à l'artère Nord-Est, empruntant l'axe Dunkerque - Calais - Boulogne - Amiens - Reims, et permettant également de relier le littoral dunkerquois à l'est de la France et l'Allemagne, contribuera de même à éviter la saturation de la ligne sur le tronçon Dunkerque – Hazebrouck.

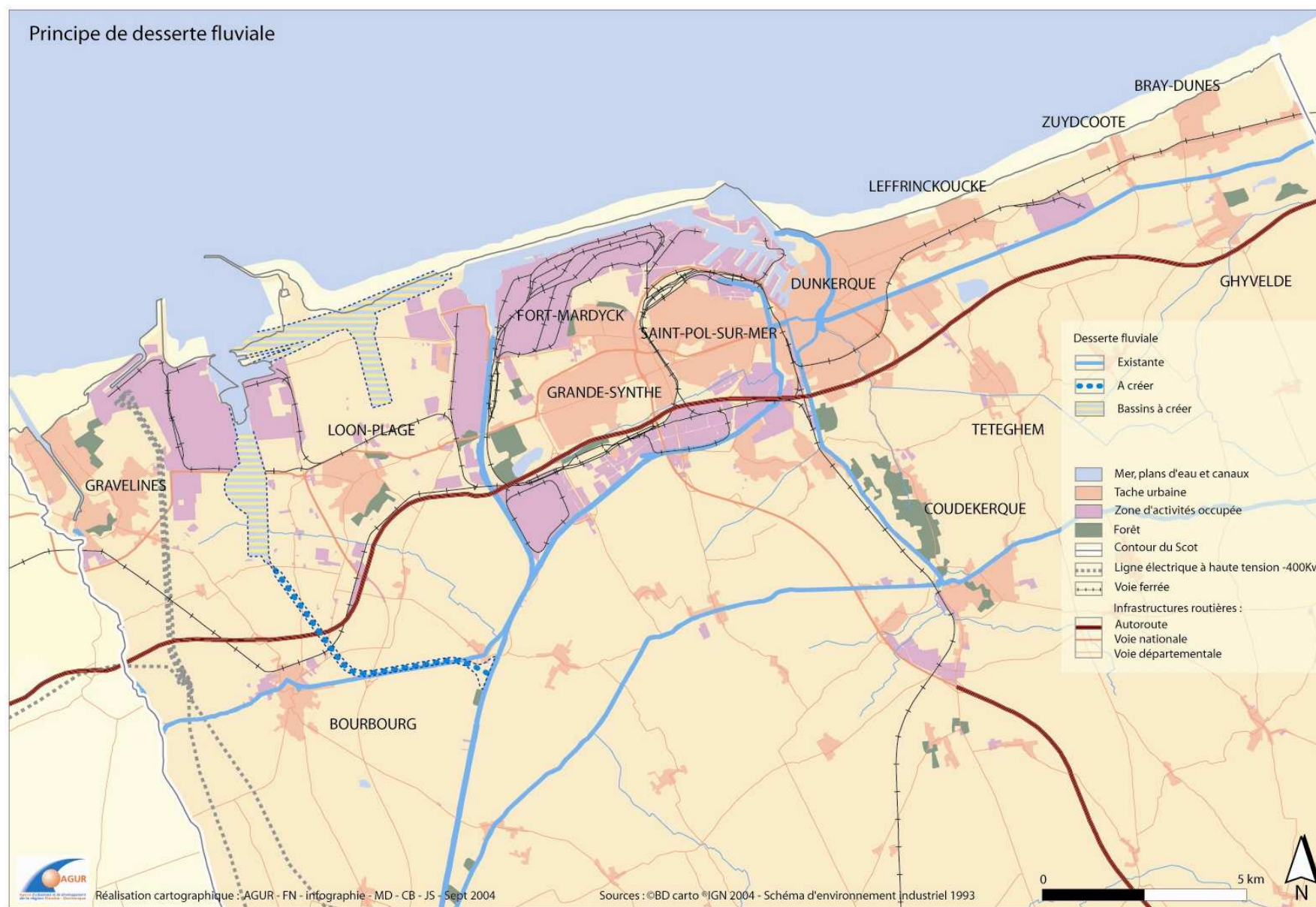
III – LES DESSERTES FLUVIALES

La desserte du port est actuellement assurée par le **canal à grand gabarit Dunkerque-Escaut**, le reliant au réseau fluvial du Nord-Pas de Calais et au réseau fluvial belge. Le canal à grand gabarit aboutit en effet au bassin de Mardyck, à partir duquel sont desservis le port est (par le bassin maritime), et le port ouest (par le canal des dunes, après franchissement de l'écluse des dunes).

Un canal de jonction est projeté dans le cadre du schéma de développement portuaire, de manière à permettre la desserte fluviale directe du port ouest (liaison canal à grand gabarit / bassin de l'Atlantique prolongé). Ce canal doit être créé selon un tracé qui reprendrait en partie le canal de Bourbourg. Les franchissements de la RD600, de la RD217, de la voie ferrée Calais-Dunkerque et de l'autoroute A16 sont notamment à prévoir.

A court terme (Contrat de plan Etat-Région 2000-2006), la mise à un gabarit supérieur de la voie d'eau jusqu'à Valenciennes, consistant en un relèvement à 5,25 m du tirant d'air des ponts, va améliorer les conditions du trafic fluvial, en particulier pour les porte-conteneurs et les bateaux fluvio-maritimes. A plus long terme, la réalisation du **canal « Seine-Nord Europe »** va raccorder le port de Dunkerque au bassin parisien pour les trafics de ce type.

Principe de desserte fluviale



Compte tenu de ces perspectives, il convient par ailleurs de préconiser l'amélioration de l'équipement de l'actuel **port fluvial**, situé sur le canal à grand gabarit, notamment de ses accès routiers et ferrés.

IV – LES DESSERTES AERIENNES

La desserte aérienne du site industriel et portuaire dunkerquois repose essentiellement sur l'aéroport de Lille-Lesquin et, de façon beaucoup plus marginale, sur celui de Calais-Dunkerque, situé à Marck.

En ce qui concerne Lille-Lesquin, la mise en service du TGV a considérablement minimisé l'importance de cette desserte aérienne. Néanmoins, le réaménagement de l'autoroute A25 sera bénéfique pour améliorer les liaisons avec cet aéroport (temps de parcours, sécurité et agrément)

Quant à l'aéroport de Calais-Dunkerque, ses caractéristiques techniques sont telles qu'il ne dispose d'aucune perspective de développement importante, *a fortiori* pour le transport de fret. En revanche, cette infrastructure doit être maintenue en tant qu'élément d'attractivité supplémentaire pour les sites industriels et portuaires de Dunkerque, Calais et Saint-Omer (aéroport d'affaires)

LES TRANSPORTS DE MATIERES DANGEREUSES (TMD)

Un plan de secours spécialisé TMD a été approuvé dans le département du Nord le 10 mars 2000. Ce PSS prévoit les mesures à prendre et les moyens de secours à mettre en œuvre pour faire face aux accidents survenant lors de transports par voie routière, ferroviaire, fluviale, ainsi que par conduites, et mettant en cause des produits dangereux transportés en vrac ou en colis. Un autre plan spécialisé s'applique aux matières radioactives.

Par ailleurs, il est également à rappeler que la loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques prescrit des d'études de danger pour les ouvrages d'infrastructure routière, ferroviaire, portuaire ou de navigation intérieure ou d'une installation multimodale pouvant présenter de graves dangers pour la sécurité des populations, la salubrité et la santé publiques, du fait du stationnement, chargement ou déchargement de véhicules ou d'engins de transport contenant des matières dangereuses.

I – LES TRANSPORTS ROUTIERS

Les axes routiers qualifiés au schéma d'environnement industriel de "voies de desserte industrielle" (cf. chapitre précédent) sont désignés comme axes privilégiés pour les transports routiers de matières dangereuses. Cette disposition entraîne les conséquences suivantes :

- des mesures d'interdiction doivent s'appliquer à la circulation et au stationnement des véhicules de transport de matières dangereuses sur certains autres axes de transit, en particulier ceux qui s'avèrent être les plus sensibles en raison de leurs caractéristiques urbaines (densité de l'habitat, équipements publics ou commerciaux, ...). La mise en cohérence des arrêtés municipaux réglementant ces types de transport est préconisée.
- des mesures d'aménagement doivent améliorer les conditions de sécurité routière sur les axes privilégiés TMD (carrefours, virages, giratoires, stationnement d'urgence ...), intégrer des dispositifs techniques témoignant de la prise en compte du risque technologique (caniveaux spécifiques, fosses ou bassins de rétention et de récupération des produits accidentellement répandus ...) et limiter l'exposition aux risques des populations riveraines (buttes plantées ...)
- des mesures d'urbanisme réglementaire et opérationnel doivent permettre de maîtriser l'urbanisation le long des axes privilégiés TMD (zones *non aedificandi*, secteurs à faible densité)
- des mesures d'organisation des secours doivent, sous forme d'un « plan particulier d'intervention », formaliser les procédures d'intervention sur les axes privilégiés pour les TMD.

Ces préconisations réclament une prise en compte dans le plan de déplacements urbains de l'agglomération.

II – LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Les dispositions d'aménagement doivent prévoir une maîtrise de l'urbanisation le long des axes ferroviaires supportant des trafics de matières dangereuses.

Cette maîtrise de l'urbanisation consiste notamment en la création de zones non aedificandi et l'implantation de buttes et d'écrans boisés lorsque les terrains ne sont pas encore urbanisés, ou en l'introduction dans les plans locaux d'urbanisme de dispositions réglementaires visant à éviter toute densification urbaine le long de ces axes (zones à faible coefficient d'occupation des sols, interdiction d'implanter des équipements recevant du public ou des immeubles de grande hauteur, ...).

III – LES TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX

Des zones d'isolement doivent être prévues à proximité des lieux de manutention et transbordement de matières dangereuses afin d'y acheminer dans les meilleures conditions de sécurité et de rapidité les éléments sujets à un incident susceptible de présenter un risque technologique (conteneur, camion, wagon, ...) et nécessitant l'intervention des services de sécurité.

Sur le domaine portuaire, ces dispositions sont intégrées à une réglementation spécifique s'imposant aux transports de matières dangereuses.

IV – LES TRANSPORTS PAR CANALISATIONS

Les canalisations nouvelles extérieures aux entreprises et transportant des substances inflammables, explosives, toxiques ou corrosives devront faire l'objet d'études d'impact et de dangers dans le même esprit que les canalisations situées à l'intérieur des entreprises.

L'ORGANISATION DES RESEAUX TECHNIQUES

A l'échelle du site industriel dunkerquois, il convient de coordonner les investissements et de rationaliser et optimiser les équipements structurants.

A l'échelle de chaque zone d'activité, il convient de rendre cohérentes les implantations d'entreprises avec les contraintes du site et l'organisation des réseaux techniques, ce qui nécessite que soient menées des actions efficaces de concertation entre aménageurs et institutions responsables des équipements primaires (stations d'épuration, transformateurs électriques, réseaux divers).

Pour ce faire, le schéma d'environnement industriel préconise que toute collectivité ou institution responsable d'aménagement industriel ait en charge l'établissement d'un « **tableau de bord des réseaux techniques** » relevant de l'exercice de ses compétences. Ce tableau de bord devra mentionner les capacités de ces réseaux à court, moyen et long termes. Les responsables des sites d'activités devront définir les conditions d'adaptation de leurs besoins aux réseaux divers.

Chaque concessionnaire réalisera un plan de recollement définissant l'état de son réseau, sa capacité résiduelle et les impacts futurs liés aux extensions des zones d'activités.

L'ensemble du dispositif « tableau de bord réseaux » doit permettre l'aménagement de « **couloirs techniques** » primaires et secondaires en réalisant des économies d'échelle, en rationalisant l'utilisation de l'espace, et en préservant les paysages. Un tel dispositif est déjà appliqué au territoire portuaire.

Les prévisions de consommations et la définition des besoins en équipements devront être réalisées prioritairement dans quatre domaines :

- Alimentation en eau (potable, industrielle)
- Alimentation énergétique
- Assainissement
- Communications

I – ALIMENTATION EN EAU

Les grands sites industriels du littoral bénéficient de la présence du système général d'alimentation en eau potable de la région dunkerquoise, et d'un réseau particulier de distribution d'eau de qualité industrielle. Les deux systèmes sont placés sous l'autorité du syndicat mixte d'alimentation en eau de la région dunkerquoise (SMAERD)

1 – ALIMENTATION EN EAU POTABLE

En l'absence de nappe phréatique en Flandre maritime, l'alimentation du réseau se fait à partir des forages situés sur les contreforts des collines de l'Artois, à l'ouest de Saint-Omer (communes de Houlle, Moulle, Eperlecques, ...). Les autorisations d'exploitation permettent d'augmenter d'environ 30% les quantités livrées actuellement au réseau, tous consommateurs confondus.

Cependant, en cas de forte augmentation de la demande (implantation d'un industriel gros consommateur d'eau potable), quatre possibilités d'accroître l'offre sont envisageables :

- Un transfert plus important de la consommation d'eau à usage « non noble » vers le réseau d'eau industrielle (cf. ci-dessous), de manière à diminuer globalement le recours à l'eau potable,
- L'accroissement de la réalimentation de la nappe par des eaux de surface, pratiquée à Houlle,
- Le développement des interconnexions avec les autres réseaux de distribution d'eau potable,
- La mise en exploitation de la réserve de Bellevue, prévue dans le schéma directeur (communes d'Eringhem, Merckeghem et Bollezeele). Une telle réalisation doublerait les possibilités d'alimentation en eau. A noter qu'en fonction de l'unité d'affinage dont elle serait dotée, cette réserve pourrait avoir vocation à alimenter le réseau d'eau industrielle ou le réseau d'eau potable.

Le schéma d'environnement industriel préconise toutefois que **la rationalisation et l'optimisation des usages de l'eau potable** par les industriels (process plus économiques, recyclage, lutte contre les pertes, ...) doivent constituer **une priorité** par rapport au recours à ces différentes solutions.

2 – ALIMENTATION EN EAU INDUSTRIELLE

Cette alimentation se fait par prélèvement dans le canal de Bourbourg, lui-même alimenté à partir de l'Aa. Une usine située à Bourbourg assure une épuration sommaire de ces eaux, ainsi qu'un contrôle de salinité, avant refoulement dans un réseau spécifique de distribution aux industriels gros consommateurs.

Compte tenu de la réduction de la marge résiduelle du volume de production au regard des besoins, et de la volonté de développer le tissu industriel du Dunkerquois, **de nouvelles solutions doivent être recherchées** pour garantir ce type de distribution à moyen et long termes.

II – ASSAINISSEMENT

Les réseaux d'assainissement des zones industrielles devront répondre aux préconisations du cahier des charges des implantations industrielles relatif à la protection de la qualité des eaux (cf. plus loin)

III – ALIMENTATION ENERGETIQUE

Le site dunkerquois est une **plate-forme énergétique majeure de niveau européen**, tant par la quantité de la production que par la diversité des sources utilisées pour cette production (charbon, pétrole, gaz naturel, gaz fatals industriels, nucléaire, hydrogène, vent). Il est par conséquent apte à accueillir des entreprises fortes consommatrices en énergie.

L'alimentation énergétique des sites industriels, par ailleurs favorisée par la géographie du territoire, ne présente donc pas de difficultés importantes, mais nécessite une rationalisation des réseaux de distribution par le biais des couloirs techniques mentionnés ci-dessus en préambule.

Le schéma d'environnement industriel préconise également le développement :

- des techniques industrielles **d'utilisation rationnelle de l'énergie** et de **maîtrise des consommations**
- du concept **d'écologie industrielle** appliqué au domaine de l'énergie (récupération de chaleur fatale, valorisation énergétique des rejets gazeux, liquides et solides)

IV - COMMUNICATIONS

En plus des systèmes de communication classiques, les zones d'activités économiques du littoral Nord sont toutes desservies par l'internet à haut débit (ADSL). Il en est de même pour les zones d'activités intercommunales les plus importantes du secteur rural (Bergues, Wormhout)

Le syndicat mixte de la Côte d'Opale a décidé la réalisation d'une infrastructure de communication à haut débit (dorsale) reliant les pôles de Saint-Omer, Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque à partir de la vallée de la Somme jusqu'à la frontière belge.

Parallèlement, la communauté urbaine de Dunkerque a engagé les études de réalisation d'une boucle locale d'agglomération à haut débit qui, connectée à cette dorsale, devrait permettre d'accélérer le déploiement de technologies de l'information et de la communication très performantes sur le territoire.

Enfin, une plate-forme de haute technologie (incubateur) est offerte aux porteurs de projet sous la forme d'un « hôtel des technologies » situé dans le secteur administratif de la ville centre.

LA GESTION DES DECHETS INDUSTRIELS

L'application des principes de « technologie propre » et de « meilleures techniques disponibles » repris dans le cahier des charges général relatif aux implantations industrielles (cf. ci-après) doit conduire à une limitation de la production de déchets industriels.

Néanmoins, qu'il s'agisse de déchets industriels inertes (produits de démolition, gravats, laitiers), banals (bois, cartons, plastiques, verres ...) ou spéciaux (déchets de fabrication, résidus de nettoyage ...), les volumes produits resteront importants et une prise en charge totale ou partielle s'avèrera nécessaire à l'échelle locale.

Des dispositions doivent donc être prises pour gérer efficacement les déchets industriels produits dans le bassin d'emploi de Dunkerque, conformément aux orientations des politiques nationale et européenne.

Ces dispositions devront s'efforcer de respecter les principes suivants :

1 – Prise en charge des déchets industriels spéciaux par les industriels, en vue d'un recyclage, d'un traitement, d'une destruction ou d'un stockage obéissant aux réglementations en vigueur

2 – Définition d'un plan de gestion d'ensemble des déchets industriels inertes et banals :

- Mise en place de filières de valorisation, complémentaires de celles pouvant exister à l'intérieur même des entreprises (regroupement de déchets par typologie, tri sélectif, récupération, recyclage) et encouragement des projets de mutualisation de moyens entre les entreprises en matière de déchets ;
- Traitement efficace des déchets non valorisables dans des installations spécialisées qui, si elles sont situées dans la région dunkerquoise, devront obéir aux préconisations du schéma d'environnement industriel (application des cahiers des charges général et particuliers s'appliquant aux implantations et extensions – cf. ci-après) ;
- Stockage sécurisé des résidus ultimes résultant de la destruction des déchets non valorisables (centres d'enfouissement technique de classe I)

3 – Mise en œuvre d'un programme d'insertion paysagère pour tout établissement ayant pour objet la prise en charge des déchets industriels (stockage temporaire, traitement, ...)

4 – Mise en œuvre, pour les installations relatives au traitement des déchets, des mêmes procédures d'accueil et d'examen que celles qui s'appliquent à l'implantation de toute installation industrielle classée pour la protection de l'environnement en application du schéma d'environnement industriel (cf. chapitre suivant)

Préalablement à la mise en oeuvre dans la région dunkerquoise de tout ou partie de ce dispositif, des réserves foncières doivent être créées à des fins conservatoires sur les sites les plus appropriés.

Enfin, les éventuels transits de déchets en provenance d'autres régions ou de l'étranger devront faire l'objet de contrôles rigoureux.

LA GESTION DES PAYSAGES

Les principes paysagers du schéma d'environnement industriel ont pour objectif de valoriser les espaces industriels et portuaires existants et à venir. Ils visent essentiellement à définir des rapports négociés pour que soient garanties, sur le long terme, tant la qualité des grands paysages de Flandre que celle des zones industrielles elles-mêmes et celle de leurs interfaces avec la ville. Ils mettent également l'accent sur la nécessaire mise en place de signalétiques de repérage et d'information.

I – INDUSTRIE ET GRANDS PAYSAGES

1 – DEVELOPPER LA NOTION DE « CAMPAGNE INDUSTRIELLE » SUR LA ZONE PORTUAIRE OUEST

Le port autonome de Dunkerque dispose encore de réserves foncières importantes pour l'implantation de nouvelles installations industrielles. La plupart de ces terrains sont aujourd'hui des terres agricoles exploitées à titre précaire.

La valeur paysagère intrinsèque de ces terrains est forte, les éléments structurants du paysage rural flamand ancien y étant relativement bien conservés : réseau hydraulique des wateringues, fermes et bâtiments d'exploitation d'architecture traditionnelle entourés de masses végétales. Mais, le mode de viabilisation des plates formes industrielles, basé sur la nécessaire technique du remblaiement (prévention des inondations), efface les traces de ces spécificités paysagères et renforce l'effet de rupture et de cloisonnement engendré par la réalisation des superstructures industrielles et portuaires.

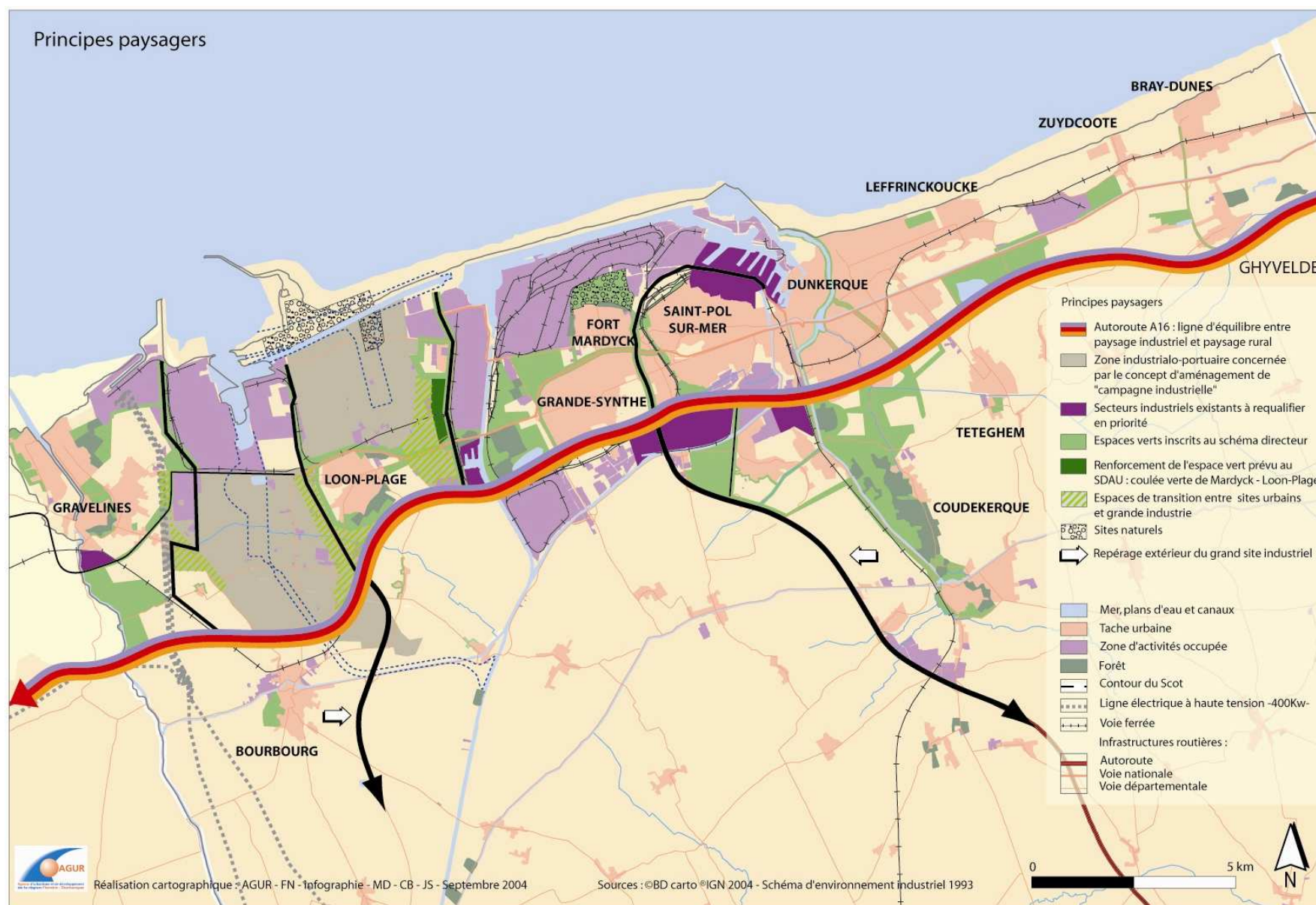
De manière à permettre le développement industriel sans perdre la valeur patrimoniale et paysagère de ces sites, il est préconisé de mettre en œuvre un concept de « **campagne industrielle** ». Il s'agit de permettre la création d'un paysage nouveau engendré par la structuration industrielle qui s'annonce, mais restant appuyé sur les caractéristiques anciennes héritées de l'histoire et de la géographie, et préservant ou reconstituant des éléments identitaires significatifs.

Une prise en compte plus fine et plus systématique du parcellaire agricole, du réseau de watergangs, des fermes et des bosquets qui leur sont souvent associés, permet en effet de poser la trame paysagère ancienne comme un patrimoine, à partir duquel peuvent s'enchaîner les actions futures d'aménagement. Les surfaces de terrains importantes que les entreprises mettent en réserve foncière pour de futures extensions, ou qui permettent aux industries présentant des risques technologiques d'englober les zones de maîtrise de l'urbanisation (Z1 et Z2) dans leurs propres limites, peuvent ainsi conserver leurs qualités paysagères.

Aux identités flamande et maritime préservées, viendra ainsi s'ajouter une identité industrielle et portuaire.

Cet objectif de maîtrise de l'évolution du paysage, répond également aux attentes des industriels, de plus en plus soucieux de l'environnement et du cadre de vie de leur entreprise.

Principes paysagers



Un inventaire des éléments remarquables (bâti, hydrauliques et végétaux) a été réalisé à cet effet en 1993 et doit permettre de préserver et de valoriser certains d'entre eux, de servir de guide pour la commercialisation des sites et leur aménagement.

2 – CONSIDERER L'AUTOROUTE A16 COMME « LIGNE D'EQUILIBRE » ENTRE PAYSAGE INDUSTRIEL ET PAYSAGE RURAL

L'autoroute A16 est un axe de transit international, qui relie Dunkerque au réseau routier nord européen, mais aussi une desserte locale du littoral dunkerquois par l'intermédiaire de neuf échangeurs pour l'agglomération, trois pour l'ouest de celle-ci, et un pour l'est.

La pression foncière au droit de ces échangeurs est forte, au nord de ces derniers comme au sud. L'accord consiste à considérer l'autoroute comme une « **ligne d'équilibre** » entre paysage industriel et paysage rural, qui permette, tant que faire se peut, de **préserver la dynamique du territoire à dominante agricole** au sud de l'autoroute. Ce principe s'applique aux parties ouest et est du littoral puisqu'en partie centrale, de Grande-Synthe à Coudekerque-Branche, l'activité industrielle s'est déjà développée jusqu'au canal de Bourbourg. L'objectif est bien la préservation des campagnes de Bourbourg et Craywick à l'ouest, et celles de Coudekerque, Tétéghem, Leffrinckoucke-village, Uxem et les Moères à l'est.

La ligne de partage entre les deux modes d'occupation du sol dominants du territoire (industriel et urbain / agricole et rural) est alors dessinée dans le paysage par l'autoroute A16, et permet à ceux qui l'empruntent de ressentir un rapport négocié entre ville, industrie et campagne.

3 – VALORISER LE LITTORAL INDUSTRIEL

Différentes étapes historiques ont marqué le développement du port de Dunkerque d'est en ouest pour constituer aujourd'hui un littoral industriel et portuaire sur plus de 15 kilomètres (Port « Vauban », port « Freycinet », bassin et quai minéraliers, bassin de Mardyck et jonction avec le canal à grand gabarit, canal des dunes, port ouest)

Cette avancée vers l'ouest s'est accompagnée d'une importance croissante des installations portuaires et des implantations industrielles. Néanmoins, **le rapport à la mer** est aujourd'hui encore préservé et confère à ce territoire industriel une **spécificité paysagère forte**. L'appropriation totale et définitive du front de mer a été évitée, grâce notamment à la digue du Braek et sa voie routière située en contrebas, et à la route longeant le canal des dunes. L'accessibilité à ces voies a en effet permis de préserver la lisibilité de l'évolution portuaire et de maintenir la perception de la mer. Elle a surtout empêché que se crée une « confiscation » de fait du littoral, par une occupation industrialo-portuaire continue et d'accès interdit, le rendant de ce fait à la fois inaccessible et illisible pour la population.

Le maintien des voies routières et de leur accessibilité au public est par conséquent essentiel, afin d'affirmer le front de mer comme un **patrimoine collectif inaliénable**, qu'il convient de gérer et de préserver en tant que tel. Cependant, les **contraintes de sécurité** liées aux risques technologiques des installations industrielles proches sont fortes sur cette section côtière, et la circulation ainsi que le stationnement sur ces voies peuvent s'avérer contraires à la sécurité des personnes. C'est pourquoi, les conditions d'accès à ces voies, de circulation et de stationnement, ainsi que de fréquentation de la plage, devront être régulièrement réétudiées par les services de l'Etat au regard des évolutions tant du site que des dispositions nationales relatives aux risques technologiques.

A noter que le **règlement particulier de police du port de Dunkerque** (approuvé par arrêté préfectoral du 15 janvier 1998) précise au travers de son article 29 que – sauf motifs de service – la circulation est interdite sur les parties non aménagées en chaussées des digues et défenses de côte ; ce qui signifie que si la circulation est bien autorisée sur la route de la digue du Braek, elle ne l'est pas sur la digue elle-même.

II – PAYSAGE DES ZONES INDUSTRIELLES ET DE LEURS RAPPORTS A LA VILLE

1 – VALORISER LES SITES INDUSTRIELS EXISTANTS

Certains sites industriels n'ont pas fait l'objet lors de leur création d'une réelle prise en compte de l'impact fort sur le paysage que leur situation ou leur emprise engendrerait. D'autres ont subi au cours du temps une dégradation importante. Certaines zones d'activités anciennes présentent donc actuellement un aspect dégradé.

Par ailleurs, plusieurs **opérations de requalification** ont été conduites (zone de Dunkerque/Petite-Synthe, certains sites du port est, port fluvial, ...) et se soldent par des résultats très positifs, l'action publique étant le plus souvent accompagnée d'efforts de la part des entreprises.

Ces actions sont significatives pour la valorisation individuelle de chaque zone et participent à une **qualification globale de l'image industrielle du territoire**. Elles doivent par conséquent être systématiquement entreprises sur tous les sites dégradés en faisant l'objet d'une **démarche conceptuelle concertée** et d'une **programmation pluriannuelle** et, de préférence, **contractualisée**, mise au point par les instances d'aménagement.

Certaines implantations industrielles majeures et ayant un impact très fort sur le paysage, du fait notamment de leur emprise et de la hauteur de leurs superstructures, ont pris l'initiative d'engager diverses actions d'amélioration qualitative (valorisation des accès, traitement des clôtures, aménagement des espaces libres, des aires de stockage et de stationnement, éclairage, signalétique, enseignes, ...).

Le schéma d'environnement industriel préconise la poursuite et l'amplification de telles opérations.

Par ailleurs, il serait souhaitable que puissent être entreprises des interventions fortes sur les superstructures industrielles elles-mêmes, visant à réellement affirmer celles-ci comme des « **événements industriels majeurs** ». Le recours à des professionnels intervenant dans les domaines de la conception plastique et artistique, de la couleur ou de la lumière est, dans cette optique, indispensable.

2 – RESORBER LES FRICHES INDUSTRIELLES

Le traitement des friches industrielles est une priorité, puisque leur apparition entraîne – en plus des désordres environnementaux comme la pollution des sols – des problèmes d'ordre paysager.

Mais au delà de l'intervention « réparatrice », il convient de mener des actions préventives, sachant qu'en fonction de l'évolution du contexte économique, l'apparition de nouvelles friches industrielles est toujours à craindre. Ce risque doit par conséquent être anticipé au mieux.

3 – SYSTEMATISER LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS L'AMENAGEMENT DES NOUVEAUX SITES D'ACTIVITES

Les zones d'activités les plus récentes ont, le plus souvent, intégré un souci environnemental et, par conséquent, paysager, dès leur conception (zones des communautés de communes de Flandre et de l'Yser, zone du Pont-Loby à Dunkerque, ...).

La communauté urbaine de Dunkerque a engagé une démarche de « management environnemental » pour la création de ses nouvelles zones d'activités à Cappelle-la-Grande et Grande-Synthe.

Cependant la prise en compte de ces questions peut encore être optimisée et le schéma d'environnement industriel préconise que la création de toute zone d'activités économiques nouvelle soit accompagnée d'une réflexion poussée en termes environnementaux et paysagers.

4 – POURSUIVRE LES EFFORTS DE PLANTATION ET DE VERDISSEMENT ET CREER AUTOUR DES SITES URBAINS DES ESPACES DE TRANSITION

Depuis 1975, le développement de la zone industrielle et portuaire a été accompagné de nombreuses opérations de plantations et, plus généralement, d'aménagements paysagers.

Par une convention de partenariat, signée en 1992, le port autonome remet en gestion à la communauté urbaine de Dunkerque les plantations qu'il réalise sur son territoire. Cette dernière effectue également des plantations pour enrichir et pérenniser ces aménagements paysagers, sur la base d'un programme triennal de plantations établi conjointement. Ces opérations, qu'il convient de poursuivre, portent prioritairement sur les abords des voies routières d'accès aux sites industriels, sur les espaces situées en frange des sites urbains, ainsi que sur la réalisation de la coulée verte de Mardyck - Loon-Plage (cf. paragraphe suivant)

L'objectif poursuivi n'est pas que paysager dans la mesure où ces opérations sont réalisées dans un souci de **renforcement de la biodiversité**, qui se traduit par la création de milieux différents (taillis, bosquets, pelouses sèches, prairies, zones humides, ...). Les modes de **gestion différenciée** en fonction des milieux et des espèces végétales et animales peuplent les espaces sont de plus en plus appliqués.

Le schéma d'environnement industriel recommande la poursuite de la mise en œuvre de ces programmes triennaux successifs. Il est souhaitable par ailleurs que les efforts engagés pour le développement de la biodiversité et l'application de la gestion différenciée soient prolongés, autant que possible, pour les opérations nouvelles. La mise en valeur du « cadre de vie » pourra alors se doubler d'une réelle croissance du potentiel écologique au sein même de l'espace industriel et portuaire, par la **création d'écosystèmes** et la formation de « **corridors biologiques** » essentiels pour l'équilibre du territoire.

La réalisation de véritables « **espaces de transition** » est par ailleurs préconisée. Il s'agit :

- d'une part d'utiliser des sites plantés existants, considérés comme des sites très attractifs, à proximité des centres urbains (les « ceintures vertes ») pour implanter des petites activités dénuées de nuisances,
- d'autre part de créer des zones de « pré-verdissement » sous forme de damier (alternance de « bosquets » et d'espaces plus ouverts) dans lesquelles viendraient s'implanter à l'avenir des activités également de petite ou moyenne importance.

Ces actions visent à assurer une meilleure transition entre la grande industrie et les secteurs d'habitat, de manière à éviter l'effet d'enfermement des sites urbains sur eux-mêmes.

5 – POURSUIVRE LA REALISATION DE LA « COULEE VERTE DE MARDYCK -LOON-PLAGE »

L'objectif de la réalisation d'une « coulée verte » entre Mardyck et Loon-Plage est le désenclavement de Mardyck par rapport à l'espace industriel par l'intermédiaire d'espaces paysagers venant relier ce village au site urbain de Loon-Plage. Cette coulée verte, mise en place notamment en accompagnement du terminal gazier à l'ouest de Mardyck, doit impérativement être poursuivie pour s'achever durant les prochaines années.

Ces aménagements paysagers seront réalisés sur une épaisseur variable de plus ou moins 300 mètres, et constitueront entre le sud de Mardyck et le secteur du « pont à roseaux » (RN1)

Toute implantation d'entreprises aux abords de la « coulée verte » sera préalablement soumise à l'examen du comité de pilotage du schéma d'environnement industriel et à celui des communes concernées. Les implantations acceptées feront l'objet d'un effort particulier en termes d'accompagnement paysager.

III – JALONNEMENT ET IDENTIFICATION DU SITE INDUSTRIEL

1 – PERMETTRE LE REPERAGE EXTERIEUR DU GRAND SITE INDUSTRIEL

Le repérage extérieur du grand site industriel est aujourd'hui relativement aisé grâce à la signalisation autoroutière mise en place sur l'autoroute A16.

La réalisation d'une signalétique en amont sur des sites fréquentés par tous les publics empruntant les grands axes autoroutiers (péages et aires de services sur les autoroutes E40, A25, A26 et terminal Eurotunnel notamment) doit permettre de renforcer le repérage et la promotion du grand site industriel dunkerquois. Sa conception trilingue (français/anglais /néerlandais) est indispensable.

2 – JALONNER ET METTRE EN PLACE UNE SIGNALETIQUE DES ZONES D'ACTIVITES NOUVELLES ET ANCIENNES

Le jalonnement du port autonome de Dunkerque fonctionne selon un code de repérage couleur de différents secteurs (appelés « pôles ») utilisé sur les panneaux de signalisation (couleur du mâât pour le « pôle » traversé et couleur du listel du panneau pour le « pôle » de destination). Ce dispositif de jalonnement est complété par des « relais informations-services » (RIS).

Ce jalonnement est appelé à être entretenu et à évoluer au rythme des aménagements portuaires et des implantations industrielles.

Le schéma d'environnement industriel propose que les zones d'activités nouvelles non portuaires se dotent également d'un jalonnement adapté et que le cahier des charges de leur création comprenne cette obligation de manière à préciser, dès la conception du plan d'aménagement, les emplacements des

éléments de signalisation et d'information. Il est préconisé qu'un relais informations-services (RIS) au moins soit implanté à l'entrée de chaque zone, conçu de manière à pouvoir évoluer en fonction des nouvelles implantations ou des cessations d'activités.

Pour les zones d'activités anciennes, la mise en place d'un plan de jalonnement (comprenant signalisation et RIS) devra accompagner toute opération de requalification.

La meilleure concertation sera recherchée entre le PAD, la CUD, la CCID et la DDE pour que soit assurée la cohérence de ce jalonnement.

CAHIER DES CHARGES A USAGE DES AMENAGEURS

Le site industriel dunkerquois doit être conçu comme une entité unique respectant des impératifs généraux d'environnement, de paysagement, de dessertes, et favorisant la stratégie de développement industriel du Dunkerquois.

Au-delà de ces impératifs, il ne peut être question d'homogénéiser l'ensemble des éléments architecturaux, paysagers, urbanistiques, de toutes les zones d'activité industrielle. Cependant, la prise en compte d'éléments communs et le respect de pratiques d'aménagement similaires par tout aménageur et maître d'ouvrage des sites d'accueil d'entreprises industrielles, sont nécessaires.

Tel est l'objet des principes qui suivent, applicables à tout aménageur, qu'il soit public ou privé :

ARTICLE 1 - PRISE EN COMPTE DES DIRECTIVES GENERALES DU SCHEMA D'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL

Pour toute création de site industriel, le maître d'ouvrage et/ou l'aménageur devront réaliser ou faire réaliser des analyses préalables dans les domaines suivants :

- Faisabilité technique (études techniques de sols, de risques naturels, des dessertes, réseaux de toutes natures, ...)
- Etudes d'impact sur l'environnement des infrastructures et superstructures liées à l'ouverture du site
- Etude d'intégration au schéma de jalonnement et de signalisation du Dunkerquois
- Etude d'environnement (insertion du site industriel dans l'environnement immédiat)

ARTICLE 2 - PRISE EN COMPTE DE PRESCRIPTIONS PARTICULIERES DE GARANTIE QUALITATIVE DES ZONES

- Minimum de 10 % d'espaces verts sur l'ensemble du site
- Traitement des rejets industriels conformément aux cahiers des charges environnementaux particuliers du schéma d'environnement industriel (équipement de la zone en conséquence)
- Insertion paysagère du projet selon les principes de la stratégie paysagère
 - vision lointaine : traitement des perspectives
 - vision rapprochée : qualification du site
 - interfaces avec les éventuelles zones urbaines
- Qualité architecturale des bâtiments et superstructures (volumétrie - couleurs - matériaux)
- Prise en compte de la gestion des espaces non commercialisés
- Pré-verdissement des terrains non occupés

ARTICLE 3 - MISE AU POINT DU PROJET DE L'INDUSTRIEL AVANT LE DEPOT DU PERMIS DE CONSTRUIRE

- par les instances chargées de faire respecter les cahiers des charges environnementaux du schéma d'environnement industriel (cf. chapitre "Environnement")
- par l'architecte conseil du maître d'ouvrage ou de l'aménageur
- par le paysagiste et le coloriste conseils du maître d'ouvrage ou de l'aménageur

ARTICLE 4 - GESTION DE L'OPERATION

- Respect par les industriels d'un environnement propre (stockage, stationnement, ...)
- Incitation à la mise en place d'une gestion concertée par les industriels d'équipements communs (déchets, réseaux, équipements relatifs à la protection de l'environnement, ...)
- Remise en état d'utilisation des terrains après arrêt d'activité par l'entreprise

ARTICLE 6 - RESPECT DU PRESENT CAHIER DES CHARGES

Les collectivités publiques répercuteront ces dispositions à tous les aménageurs industriels qui seront amenés à intervenir sur leur territoire.

LES REGLES DE L'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL

INTRODUCTION

Ce chapitre du schéma d'environnement industriel formule, sous forme de cahiers des charges, les principes de respect de l'environnement et des populations adoptés par le comité de pilotage au regard des **implantations et extensions d'entreprises**, et précise le protocole selon lequel ces règles doivent s'appliquer. Il complète en ce sens les dispositions relatives aux stratégies d'aménagement qui, elles, concernent les aménageurs de zones.

Ces cahiers des charges s'appliquent uniquement aux **installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation préfectorale**.

Ils sont appliqués par le biais d'un **protocole d'examen** spécifique, intervenant en amont de la phase réglementaire d'instruction des projets.

Ce dispositif de gestion des implantations industrielles au regard de l'environnement et des populations est établi dans le souci de garantir une meilleure **transparence de l'information**, une **prise en compte des objectifs locaux** et une **aide à la prise de décision**, sans créer de frein au processus normal d'instruction qui régit toute implantation industrielle selon les termes des textes législatifs en vigueur.

Le **cahier des charges général**, transversal à tous les problèmes d'environnement, et les **cahiers des charges particuliers** s'appliquant à la protection de l'air et des eaux, à la prévention des risques technologiques et à la préservation des milieux naturels, n'ont pas pour objet de créer une sorte de "sur-réglementation". Ils constituent les outils d'application des critères d'acceptation et de localisation des implantations industrielles retenus par le comité de pilotage au vu des conclusions d'un "état des lieux" préalablement réalisé et ayant mis en évidence :

- les domaines spécifiques de sensibilité de l'environnement dans la région dunkerquoise,
- les impacts et les contraintes relatifs à l'industrie et à l'urbanisation existantes

La communication aux investisseurs de cet ensemble d'informations ayant trait aux objectifs locaux et bâtissant un cadre d'orientations à partir duquel la réglementation peut s'exercer dans de meilleures conditions, tant pour eux que pour le milieu local, peut donc être considérée comme un véritable **service aux entreprises**.

Enfin, toute démarche de progrès nécessite que puissent être évalués les résultats des actions d'amélioration et de correction entreprises. Le schéma d'environnement industriel préconise donc que soient engagées des actions permettant de **mieux observer et apprécier les phénomènes** liés à l'industrialisation de la région dunkerquoise, afin de rendre durable ce processus de développement économique.

CAHIER DES CHARGES GENERAL

PREAMBULE

Le présent cahier des charges a pour objet de rappeler quelles sont, de manière générale, les **bonnes pratiques environnementales** qu'il est nécessaire de mettre en oeuvre à l'occasion de toute implantation ou toute extension industrielle, en application des objectifs du schéma d'environnement industriel. La mise en application de ces principes doit nécessairement s'accompagner d'une prise en compte des réalités économiques de telle manière que **des résultats acceptables pour l'environnement puissent être obtenus à des coûts acceptables pour l'industrie.**

ARTICLE 1 – RESPECT DU CADRE REGLEMENTAIRE

Le respect des réglementations en vigueur constitue la garantie première d'un bon niveau de protection de l'environnement et des populations.

Tout établissement industriel est donc tenu de respecter, lors de son implantation et de son exploitation, les réglementations s'appliquant en vertu

- de la **législation nationale**, qu'elle soit directement issue du droit français ou qu'elle résulte de l'application de directives européennes,
- des **règlements européens**, qui, contrairement aux directives, s'imposent directement, sans avoir à être repris par la législation nationale,
- des **accords internationaux**, dont la France est signataire.

ARTICLE 2 – APPLICATION DU CONCEPT DE "TECHNOLOGIES PROPRES"

Ce concept s'appuie sur le principe selon lequel la réduction des pollutions, des nuisances et des risques peut être d'abord obtenue en utilisant des techniques qui en produisent le moins possible. Il s'agit donc d'inciter les industriels à intégrer en phase de conception de leurs installations, des techniques qui permettent d'économiser l'énergie et les ressources naturelles, de diminuer les risques technologiques, de réduire les quantités d'effluents produits, et qui génèrent le moins possible de déchets.

ARTICLE 3 – APPLICATION DU CONCEPT DE "MEILLEURES TECHNIQUES DISPONIBLES"

Il s'agit d'obtenir des industriels la mise en application de systèmes de prévention des risques et de traitement de leurs déchets et effluents faisant appel aux meilleures techniques disponibles pour toute installation nouvelle (entreprise nouvelle ou extension d'entreprise existante), dans les conditions indiquées au préambule.

ARTICLE 4 – PRISE EN COMPTE DES OBJECTIFS GENERAUX

Tout investisseur industriel sera informé des objectifs prioritaires de réduction des nuisances et des risques définis par le secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (SPPPI), ce dernier agissant en cohérence avec les objectifs environnementaux poursuivis par la communauté urbaine de Dunkerque au travers du projet d'agglomération et du plan de déplacements urbains, ainsi qu'avec les objectifs du schéma de cohérence territoriale de la région Flandre-Dunkerque et du plan de protection de l'atmosphère. Les projets industriels devront s'efforcer de contribuer au respect des objectifs fixés dans ces documents de planification stratégique.

CAHIERS DES CHARGES PARTICULIERS

I – QUALITE DE L'AIR

PREAMBULE

Le présent cahier des charges s'applique sur la base

- de critères propres à la région dunkerquoise (géographie, météorologie, occupation des sols),
- des objectifs de qualité de l'air ambiant définis par le SPPPI Côte d'Opale – Flandre et du suivi qui en est fait par le réseau de mesure et d'alerte Opal 'Air
- des objectifs et recommandations fixés par le plan de protection de l'atmosphère
- de valeurs-guides pour les émissions de rejets dans l'atmosphère.

ARTICLE 1 – PRINCIPE DE NON-EXPOSITION DES ZONES URBAINES

Tout projet industriel se caractérisant par des émissions significatives de pollution atmosphérique devra être localisé de telle sorte que, compte tenu des caractéristiques météorologiques locales de direction, force et fréquence des vents, aucune zone urbanisée importante ne puisse être exposée avec une fréquence élevée aux rejets atmosphériques.

Appliquée à la zone industrielle portuaire de Dunkerque, cette approche privilégie l'implantation en bordure du littoral des installations industrielles caractérisées par des niveaux élevés de rejets atmosphériques polluants.

ARTICLE 2 – UTILISATION DES VALEURS-GUIDES D'EMISSION

Toute installation industrielle nouvelle émettant des rejets atmosphériques doit prendre en considération des valeurs-guides correspondant à la mise en oeuvre des meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable, et tenant compte des objectifs locaux relatifs à la qualité de l'air, ainsi que de la vocation et de l'utilisation des milieux environnant l'entreprise.

Ces valeurs-guides sont mises à disposition des industriels et du SPPPI par les services de la Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE)

ARTICLE 3 – MODIFICATION DU CAHIER DES CHARGES ET DES VALEURS-GUIDES

Toute proposition de modification du présent cahier des charges sera préalablement examinée par le comité de pilotage du schéma d'environnement industriel.

La mise à jour des valeurs-guides sera proposée par la DRIRE sous la responsabilité du comité de pilotage en fonction de l'évolution des technologies et des réglementations.

II – QUALITE DES EAUX

PREAMBULE

Le présent cahier des charges a pour objet de définir les conditions d'implantation des établissements industriels en fonction de leur impact prévisible sur les eaux continentales et marines, compte tenu des charges de pollution déjà supportées par ces dernières et des objectifs de qualité qui s'y appliquent.

D'une manière générale, il convient de rappeler que la protection de l'eau commence par la rationalisation de son usage (économies de consommation, recyclage, ...) et que cet usage doit respecter les principes et objectifs définis par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux du delta de l'Aa.

ARTICLE 1 – REJETS DANS LA ZONE INDUSTRIELLE PORTUAIRE

Toute unité industrielle nouvelle effectuant des rejets liquides est acceptable aux conditions suivantes :

- Après traitement, les rejets liquides importants doivent s'effectuer directement dans le milieu marin ou les avant-ports, en recherchant des économies de moyens par la mise en place d'émissaires collectifs lorsque cette solution présente un réel avantage
- Les rejets importants d'azote et de phosphore doivent être épurés de ces éléments par des dispositifs ad hoc
- Les rejets contenant des substances toxiques référencées sur les listes "Mer du Nord" doivent être réglementés et feront l'objet de bilans annuels sur la base de mesures régulières

ARTICLE 2 – REJETS DANS LES ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES BORD A CANAL

- Toute installation industrielle nouvelle émettant des effluents liquides doit prendre en considération des valeurs-guides correspondant à la mise en oeuvre des meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable pour l'industriel, et tenant compte des objectifs de qualité définis par l'Agence de l'Eau pour les canaux concernés, ainsi que de la vocation et de l'utilisation du milieu récepteur.

Ces valeurs-guides sont mises à disposition des industriels et du SPPPI par les services de la DRIRE

Dès lors, tout rejet déterminé comme toxique par la DRIRE, en concertation avec le groupe "Nouveaux projets" du SPPPI, sera interdit.

- Les rejets importants d'azote et de phosphore doivent être épurés de ces éléments par des dispositifs ad hoc

ARTICLE 3 – REJETS DANS LES ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DU SECTEUR RURAL

1 – Rejet dans le milieu naturel (watergang, rivière)

- Tout rejet dans les watergangs et cours d'eau naturels est à exclure pour les activités industrielles potentiellement responsables de rejets liquides significatifs, même si des équipements de traitement des effluents permettent que ces rejets soient conformes aux normes en vigueur.
- Pour toute autre activité industrielle, des dispositifs spécifiques de traitement devront s'appliquer aux rejets d'azote, de phosphore et de matières organiques.

2 – Raccordement à un réseau d'assainissement

Les rejets d'effluents industriels dans les réseaux d'assainissement sont exceptionnellement autorisés aux conditions suivantes :

- l'effluent industriel, éventuellement prétraité, doit être compatible avec le réseau d'assainissement public et la station d'épuration et ne doit pas faire courir de risques aux travailleurs,
- le flux de pollution industrielle doit être nettement minoritaire,
- la pollution industrielle résiduelle rejetée au milieu naturel ne doit pas être plus importante que dans le cas d'une station autonome correctement conçue,
- sa composition ne doit pas trop s'écarter de celle d'effluents domestiques correctement traités,
- en cas d'extension de la capacité de production de l'installation classée, le surplus de pollution devra pouvoir être traité convenablement et sans retard,

- le rejet de la station doit rester compatible avec les objectifs de qualité définis par l'Agence de l'eau pour le milieu récepteur.

3 – Rejet au canal

Toute implantation industrielle pouvant, après traitement, rejeter ses effluents dans un canal, est autorisée dans les conditions décrites à l'article 2.

Article 4 – Modification du cahier des charges et des valeurs-guides

Toute proposition de modification du présent cahier des charges sera préalablement examinée par le comité de pilotage du schéma d'environnement industriel.

La mise à jour des valeurs-guides sera proposée par la DRIRE sous la responsabilité du comité de pilotage en fonction de l'évolution des technologies et des réglementations.

III – RISQUES TECHNOLOGIQUES

PREAMBULE

Le présent cahier des charges a pour objet de prévenir et de gérer les problèmes de risques technologiques pouvant naître de l'implantation d'installations industrielles à proximité de zones urbaines ou d'installations recevant du public. Il s'applique en référence à la création de "zones de vigilance".

ARTICLE 1 – PRINCIPES GENERAUX

- L'instauration de zones de vigilance ne se substitue en aucune manière à l'application de la législation en vigueur, qui seule est opposable aux tiers.
- Les zones de vigilance ne constituent pas des secteurs d'interdiction pour l'implantation d'activités économiques. Elles tendent uniquement à privilégier, à proximité des secteurs sensibles, les installations non classées ou les installations classées présentant les plus faibles niveaux de risques. En ce sens, leur création doit constituer bien entendu une garantie pour les populations et les collectivités locales, mais aussi un service aux industriels pour le choix des sites d'implantation (conditions de voisinage, évaluation de la marge d'évolution de l'entreprise, garantie de non-recours, transparence des relations avec les pouvoirs locaux ...).
- L'instauration des zones de vigilance n'engendre aucun effet rétroactif vis-à-vis des installations industrielles pré-existantes.

ARTICLE 2 – CHAMP D'APPLICATION

Les zones de vigilance s'appliquent exclusivement dans les secteurs ayant pour vocation les activités industrielles et artisanales et figurant dans les documents d'urbanisme approuvés.

Leurs limites s'établissent en référence

- d'une part, aux zones urbaines, aux zones d'extension urbaine et à toute zone destinée à accueillir des équipements recevant du public figurant dans les documents d'urbanisme approuvés (plans locaux d'urbanisme),
- d'autre part, aux équipements et installations recevant du public dont l'exploitation et la fréquentation ne sont pas directement liées à l'activité économique, et ceci quelle que soit la zone du plan local d'urbanisme dans laquelle ces équipements ou installations sont situés. Il s'agira en particulier des équipements scolaires et éducatifs, sanitaires, sociaux, sportifs, culturels, culturels, administratifs, commerciaux (moyennes et grandes surfaces), touristiques, récréatifs.

Les zones de vigilance n'accompagnent pas les installations mentionnées ci-dessus lorsqu'elles sont établies à titre provisoire.

ARTICLE 3 – CRITERES DE DELIMITATION

- Les zones de vigilance s'étendent jusqu'à une distance de 800 m calculée à partir de la limite des zones d'urbanisation existantes et futures ou des installations et équipements définis ci-dessus.
Cette distance se réfère au rayon couramment constaté dans la Région Nord/Pas de Calais des zones au-delà desquelles un accident industriel ne provoque plus d'effets irréversibles sur l'homme.
- Dans tous les cas, les principes relatifs aux zones de vigilance prennent en compte les sources de risques technologiques, c'est-à-dire certaines installations industrielles et non l'emprise totale des entreprises qui les possèdent. Ce sont ces mêmes installations qui donnent lieu, dans le cadre réglementaire, à la définition des zones de maîtrise de l'urbanisation – dites Z1 et Z2 – définies par les études de danger (et créant des servitudes dans les plans d'occupation des sols) et dont les rayons peuvent avoir une longueur plus importante que celle retenue pour l'établissement des zones de vigilance. Les caractéristiques de ces zones Z1 et Z2 sont mises à disposition des industriels et du SPPPI par les services de la DRIRE.

ARTICLE 4 – MODALITES D'APPLICATION

1 – Application aux entreprises nouvelles

L'application du présent cahier des charges s'effectue selon les modalités définies dans le protocole de gestion des implantations industrielles.

2 – Application aux entreprises pré-existantes

- La création des zones de vigilance n'a pas de conséquences pour les installations industrielles pré-existant à l'intérieur de celles-ci.
- Par ailleurs, la réalisation d'installations industrielles nouvelles, correspondant à des extensions ou des modernisations d'entreprises pré-existantes, est étudiée au cas par cas dans l'esprit et selon les modalités du protocole de gestion des implantations industrielles.

De manière générale, ces nouvelles installations industrielles devront être dotées des meilleures technologies de sûreté disponibles, et être compatibles, en termes de nature du risque, avec les dispositions d'isolement et de contrôle de l'urbanisation prises en regard des risques existants.

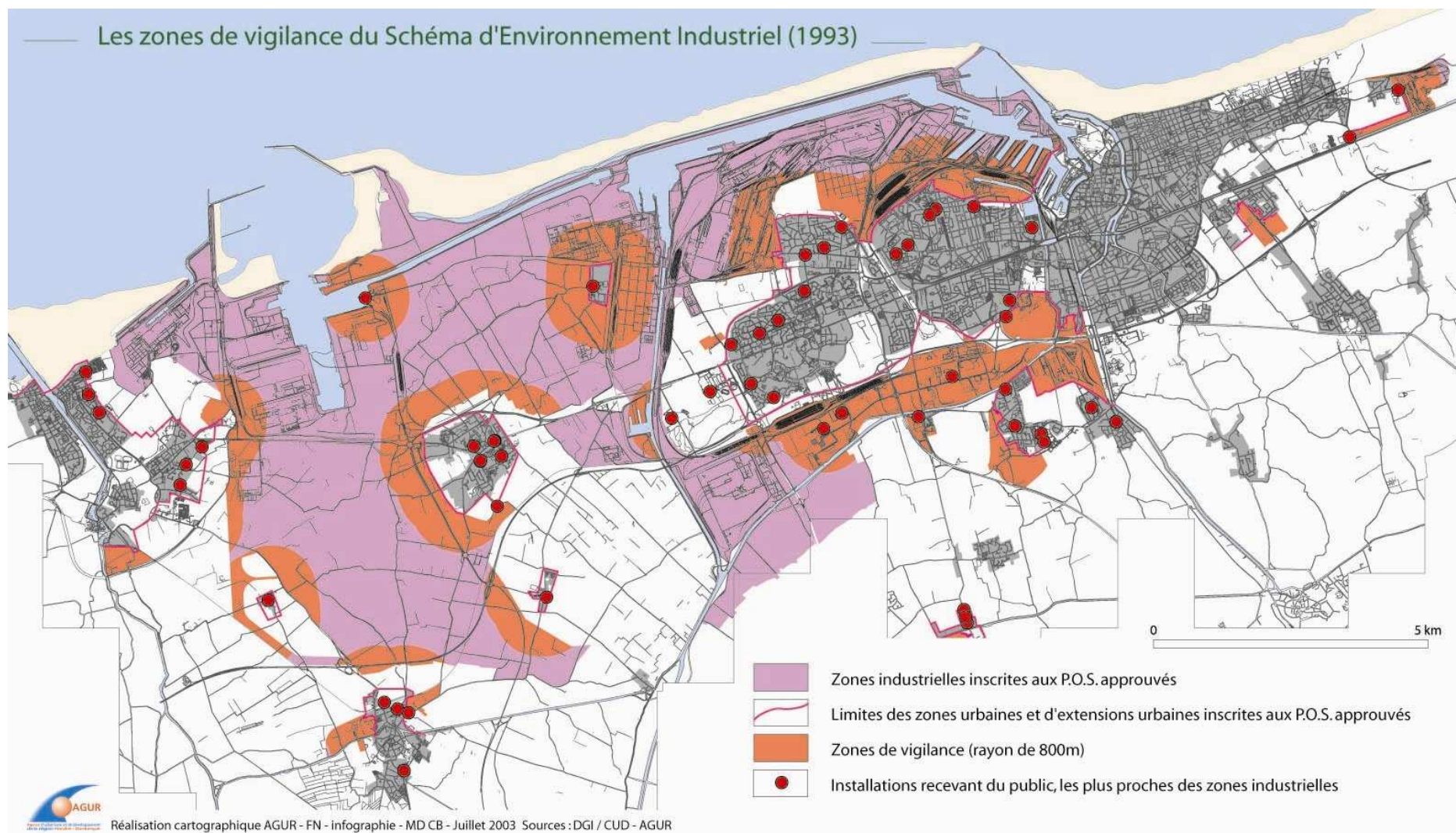
3 – Application aux collectivités

- En fonction d'un principe de réciprocité, tout projet d'urbanisation ou de création d'installations recevant du public telles que définies à l'article 2, et ayant pour conséquence d'étendre les zones de vigilance, est interdit.
- La réduction ou la suppression, dans les plans locaux d'urbanisme, de zones urbaines, ou réservées à des extensions urbaines ou à des équipements recevant du public, a pour effet de réduire ou supprimer les zones de vigilance qui y sont éventuellement liées. La suppression d'installations recevant du public a les mêmes conséquences.
- La création, dans les plans locaux d'urbanisme, de nouvelles zones industrielles ou artisanales situées pour tout ou partie à moins de 800 m de zones urbaines, de zones d'extension urbaine ou d'installations recevant du public, s'accompagne de la mise en place des zones de vigilance correspondantes.

ARTICLE 5 – MODIFICATION DU CAHIER DES CHARGES

Toute proposition de modification du présent cahier des charges sera préalablement examinée par le comité de pilotage du schéma d'environnement industriel.

Les zones de vigilance du Schéma d'Environnement Industriel (1993)



IV – MILIEUX NATURELS

1 – ZONE DU CLIPON

Préambule

La zone dunaire du Clipon, située sur le territoire de la commune de Loon-Plage et s'étendant de part et d'autre du canal des Dunes, a été référencée en zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) par les services de l'Etat (Ministère de l'environnement et du développement durable). Le présent cahier des charges a pour objet de préciser les conditions selon lesquelles la préservation de ces milieux naturels peut être envisagée.

Article 1 – Délimitation

Le présent cahier des charges s'applique de façon différenciée aux deux secteurs délimités sur le plan ci-annexé (ZN-1)

- Secteur nord, pour une surface d'environ 150 ha
- Secteur sud, pour une surface d'environ 70 ha

Article 2 – Durée

- Secteur nord

La préservation du milieu naturel est assurée jusqu'à ce que le site soit appelé à accueillir des aménagements consécutifs à une décision nationale.

- Secteur sud

La préservation du milieu naturel est assurée jusqu'à ce que le site soit appelé à accueillir des installations portuaires ou industrielles. Avant toute décision, le Port autonome de Dunkerque présentera l'implantation projetée au comité de pilotage du schéma d'environnement industriel, ainsi que les variantes alternatives envisagées.

Article 3 – Variantes d'aménagement

Tout projet susceptible d'être à l'origine d'un processus menant à la disparition de tout ou partie du site doit faire l'objet de la recherche de variantes afin que soient étudiées des possibilités de sauvegarde totale ou partielle des milieux naturels.

Article 4 – Modalités de gestion

Définies dans le cadre d'une démarche concertée entre le Port autonome de Dunkerque et les collectivités locales, les modalités de gestion de l'ensemble du site viseront à :

- le soustraire aux dégradations pouvant naître de l'ouverture de chantiers à sa proximité,
- y interdire les activités incompatibles avec les objectifs de protection des écosystèmes (engins motorisés, extractions de sable, dépôts de déchets ...),
- assurer la propreté et la sécurité des lieux,
- assurer la stabilisation des dunes situées en front de mer,

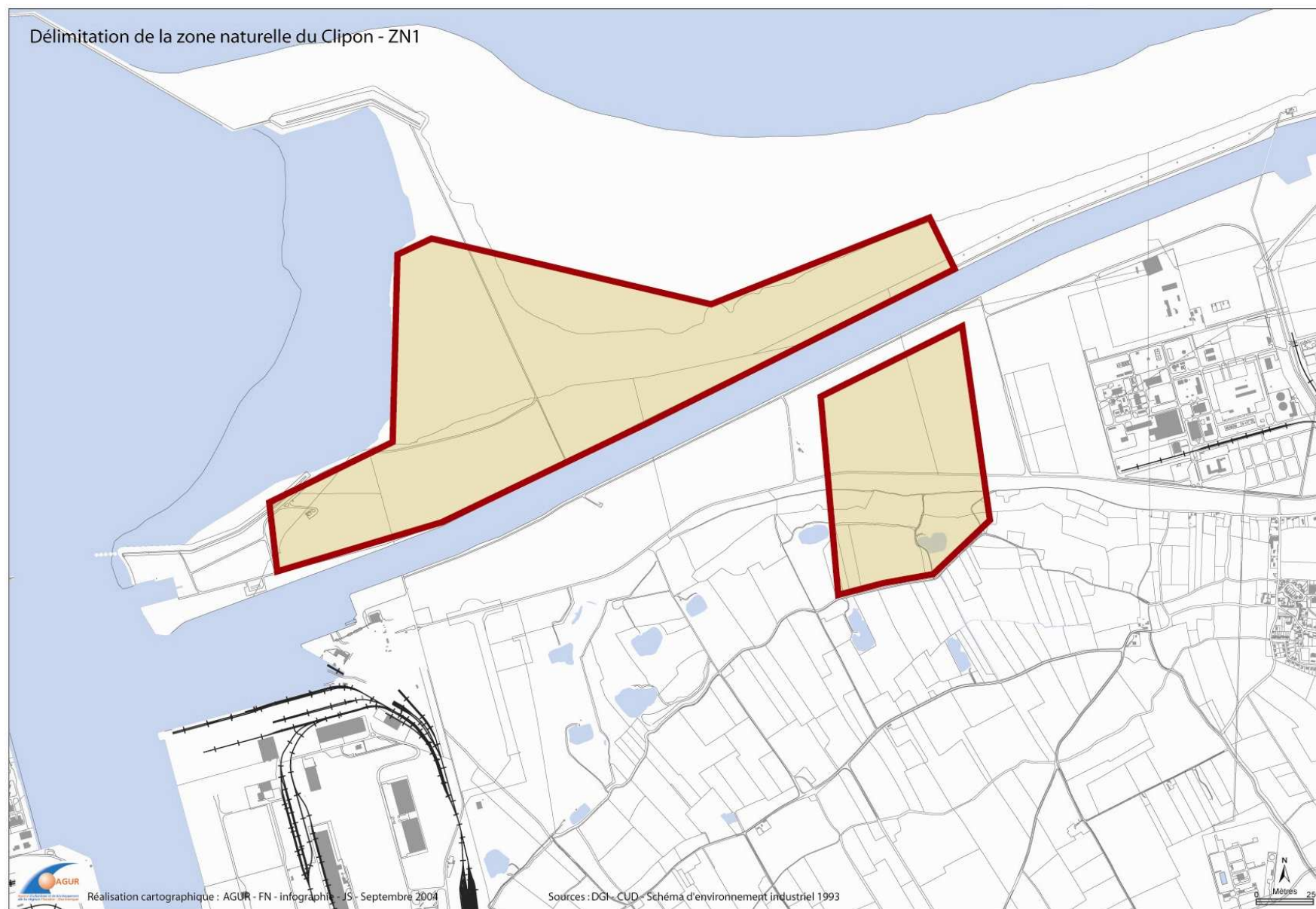
et, pour le secteur situé au nord du Canal des Dunes,

- organiser un système de franchissement du canal pour les piétons,
- assurer un accueil convenable du public, sans réalisation d'équipements ayant un caractère définitif

D'une manière générale, on sera attentif à ce que les aménagements n'induisent pas une fréquentation excessive au regard de la sécurité de ces sites et de leur destination.

Article 5 – Modification du cahier des charges

Toute proposition de modification du présent cahier des charges sera préalablement examinée par le comité de pilotage du schéma d'environnement industriel.



2 – ZONE DES SALINES

Préambule

La zone naturelle des Salines résulte d'une reconquête par la nature d'un ancien remblai sableux, de zones marécageuses et de fondations de réservoirs d'hydrocarbures. Ce milieu a au fil des ans acquis une richesse et une diversité biologiques inattendues dans le contexte industriel qui est le sien et justifiant son inscription par l'Etat en zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF). Le présent cahier des charges a pour objet de préciser les conditions de préservation de ce site.

Article 1 – Délimitation

Le présent cahier des charges s'applique à l'ensemble de la zone naturelle délimitée sur le plan ZN-2 ci-annexé. Sa superficie est d'environ 110 ha.

Article 2 – Conditions de préservation

La préservation totale ou partielle du site ne peut que résulter d'une démarche volontaire associant les propriétaires des sols et les collectivités locales concernées.

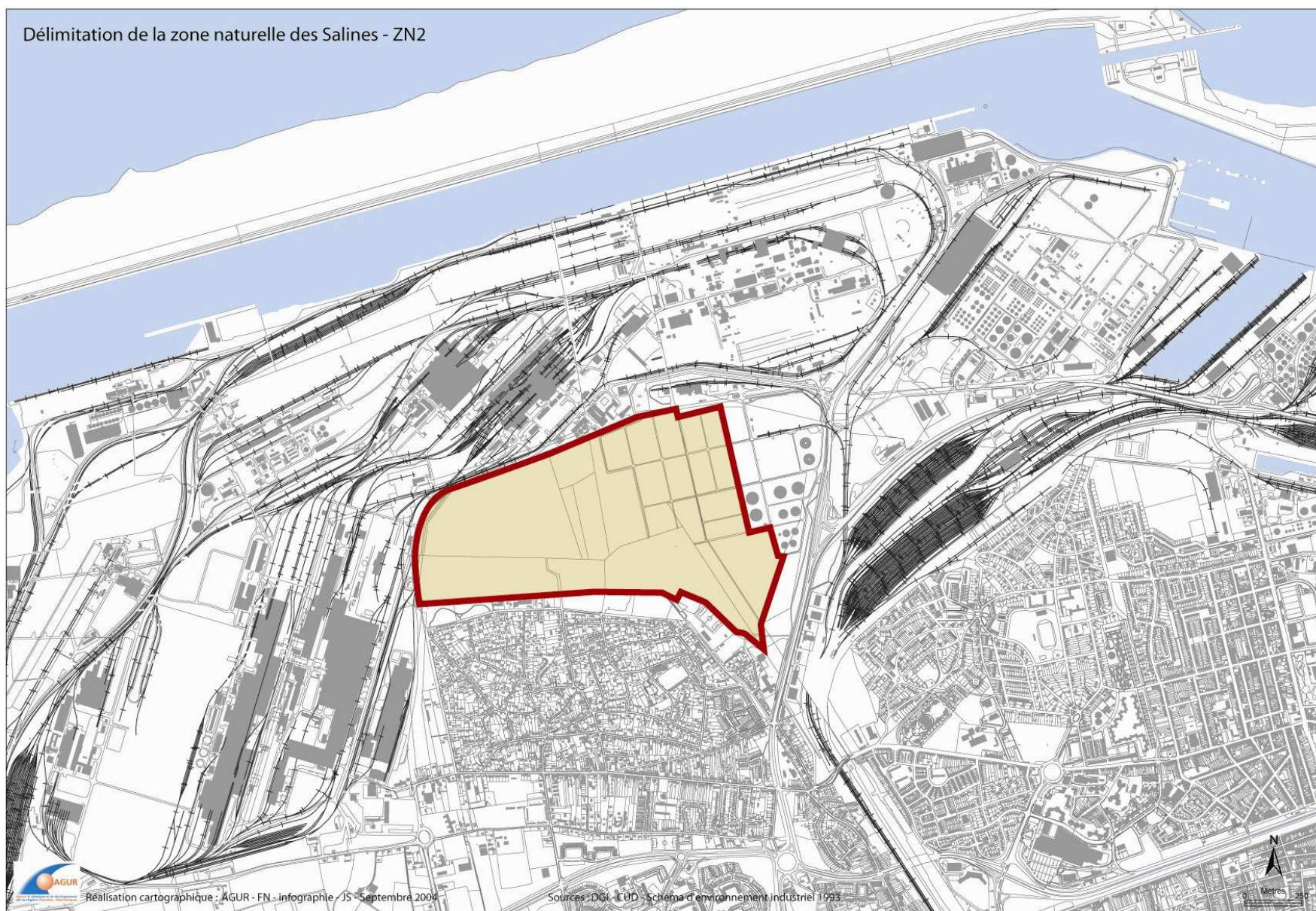
Article 3 – Risques technologiques

L'ensemble du site est soumis à l'application des réglementations et du cahier des charges particulier relatifs à la prévention des risques technologiques.

Article 4 – Modification du cahier des charges

Toute proposition de modification du présent cahier des charges sera préalablement examinée par le Comité de Pilotage du Schéma d'Environnement Industriel.

Délimitation de la zone naturelle des Salines - ZN2



PROTOCOLE D'EXAMEN DES IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES AU REGARD DE L'ENVIRONNEMENT

OBJET DU PROTOCOLE

Ce protocole se réfère à l'application d'une charte partenariale et locale d'aménagement industriel et ne se substitue donc pas aux procédures légales relatives à l'implantation, l'extension et l'exploitation des installations industrielles classées pour l'environnement soumises à autorisation.

Il a pour objet de faciliter la mise en oeuvre de ces procédures sans en allonger les délais, en mettant notamment à disposition des instances décisionnelles des documents de référence et des cahiers des charges leur permettant de cadrer les projets industriels en fonction des objectifs définis dans le schéma d'environnement industriel et relatifs à l'environnement, et ceci avant que les processus réglementaires d'instruction des projets ne débutent.

Ce protocole s'applique tant aux implantations industrielles nouvelles qu'aux extensions d'installations existantes.

MISE EN OEUVRE

1 – Phase d'accueil de l'investisseur

Cette phase, qui d'ordinaire se déroule depuis la formalisation d'une intention par l'investisseur industriel jusqu'à sa prise de décision, est nécessairement confidentielle.

Lors de cette phase, l'avant-projet industriel est examiné par un comité restreint composé de l'investisseur lui-même et des représentants de Dunkerque-Promotion, de l'aménageur industriel et des services compétents de l'Etat (DRIRE : Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement).

Sur la base des premiers éléments fournis par l'investisseur, les principales conditions de mise en conformité de l'avant-projet avec les cahiers des charges du schéma d'environnement industriel relatifs à l'environnement et leurs modalités de mise en application sont négociées au sein du comité restreint.

Dès qu'une localisation conforme aux indications du schéma d'environnement industriel est pressentie pour l'avant-projet, ce comité restreint s'étoffe de la présence du (ou des) maire(s) de la (ou des) commune(s) où l'implantation est envisagée.

Le comité restreint maintient sous cette forme les contacts confidentiels avec l'investisseur en vue d'affiner le projet et vérifier sa conformité avec les objectifs du schéma d'environnement industriel, jusqu'à ce que l'investisseur prenne la décision de s'implanter.

2 – Phase d'information du SPPPI

Dès que la décision de l'implantation est prise et que l'investisseur dispose d'éléments significatifs ayant trait à la conception des installations, aux caractéristiques qualitatives et quantitatives des produits mis en oeuvre ou stockés et aux études d'impact et de dangers, le projet est présenté, à l'initiative de la DRIRE et en accord avec l'investisseur, aux membres du groupe "Nouveaux projets" du secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (SPPPI) Côte d'Opale – Flandre. La saisine du SPPPI doit avoir lieu avant le dépôt par l'investisseur de la demande d'autorisation d'exploiter.

Cette présentation a notamment pour but d'informer le SPPPI sur les mesures prises par l'industriel au regard des cahiers des charges général et particuliers du schéma d'environnement industriel, et de recueillir les éventuels avis et remarques susceptibles de réclamer, après analyse par la DRIRE, des adaptations visant à parfaire la conformité du projet avec ces cahiers des charges.

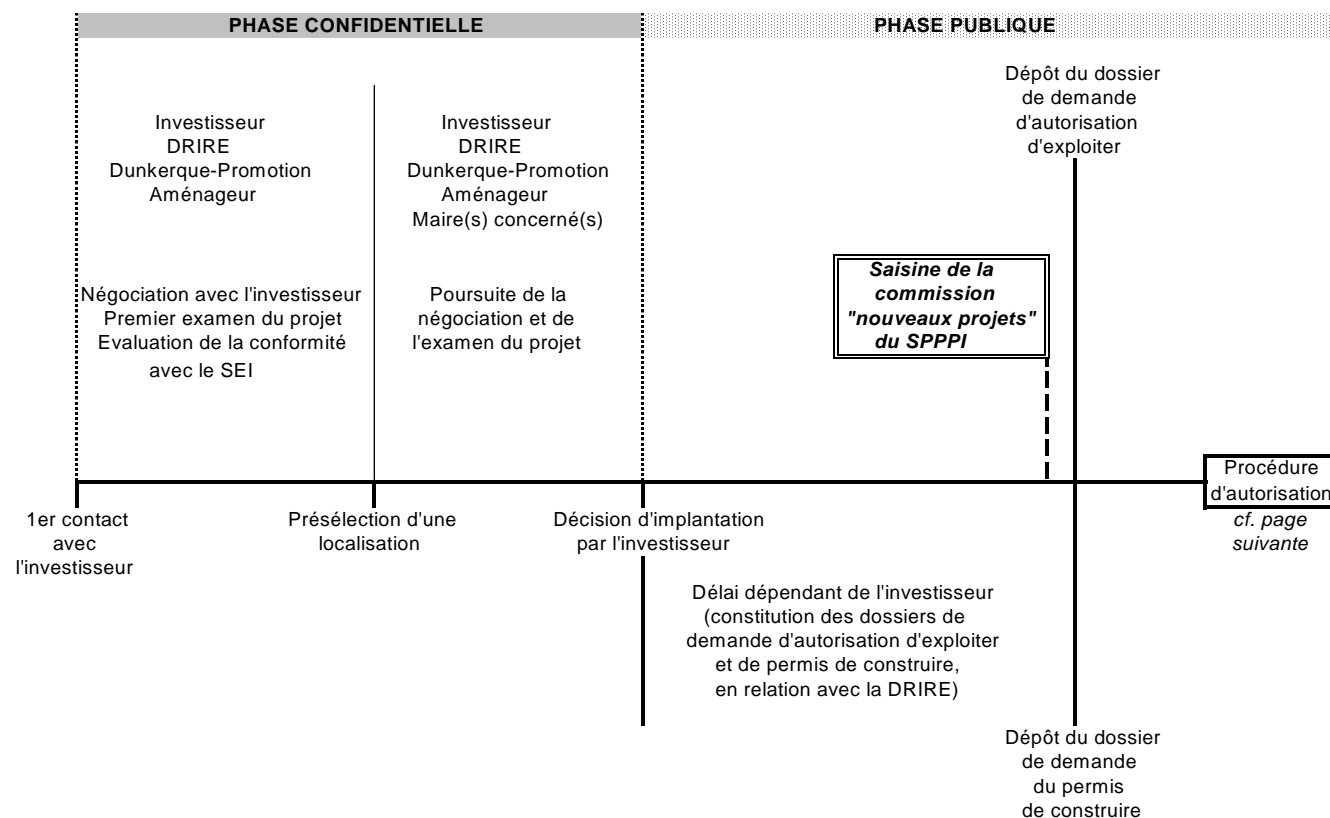
Cette présentation, qui ne doit pas se traduire par un allongement des délais d'instruction, doit laisser à l'investisseur la possibilité matérielle d'intégrer d'éventuels ajustements au dossier d'autorisation destiné à être soumis à l'enquête publique

Enfin, cette présentation constitue une mesure d'information préalable et complémentaire à l'enquête publique et ne peut se substituer à cette dernière.

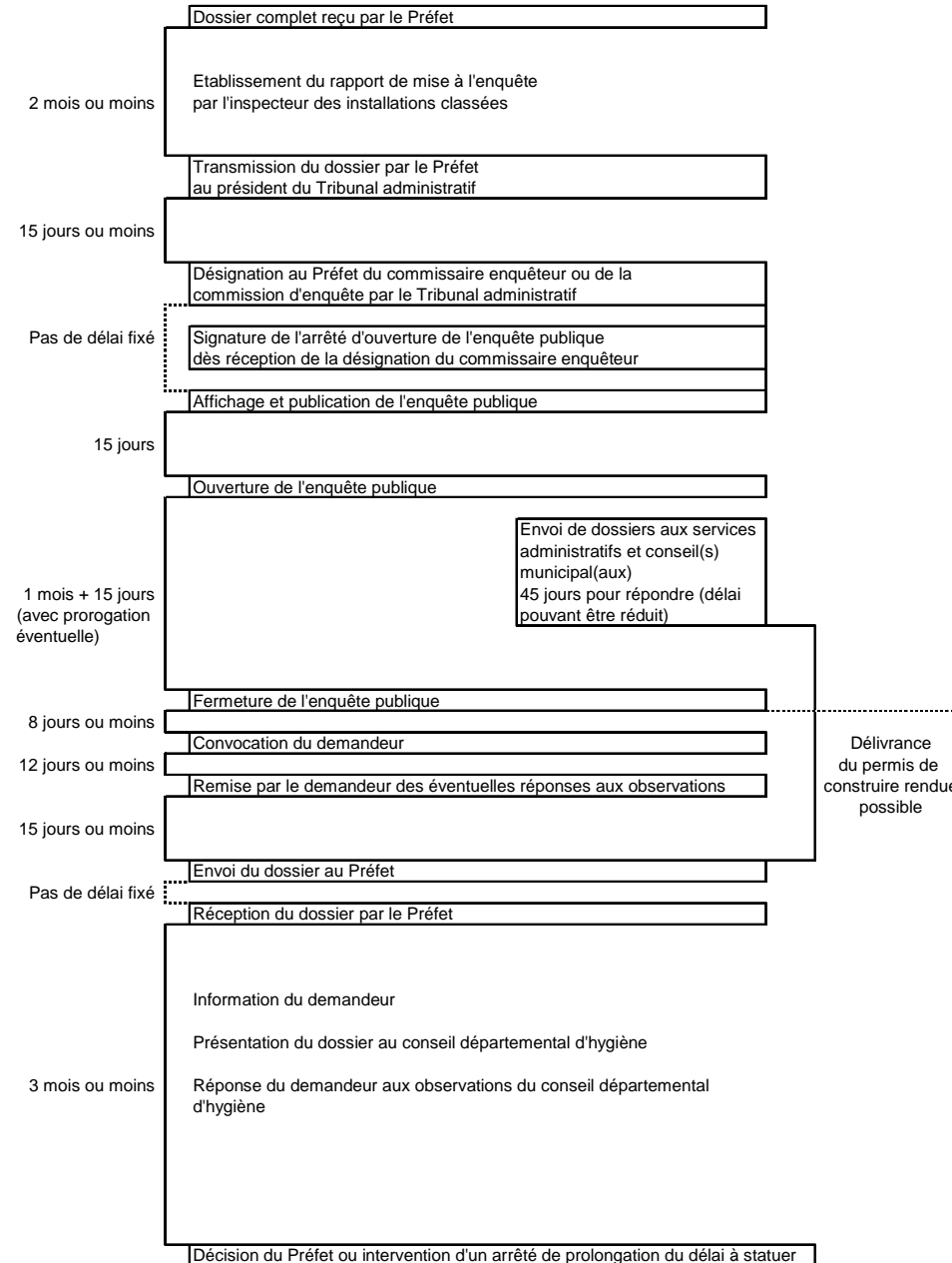
MODIFICATION DU PROTOCOLE

Toute modification du présent protocole sera préalablement examinée par le comité de pilotage du schéma d'environnement industriel.

Protocole d'examen des projets industriels au regard de l'environnement



**PROCEDURE D'AUTORISATION D'EXPLOITATION DES INSTALLATIONS CLASSEES
POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**



DUREE TOTALE D'INSTRUCTION : environ 8 mois

OBSERVATION DES PHENOMENES

Le développement industriel de la région dunkerquoise ne peut se concevoir sans la mise en oeuvre de moyens destinés à mesurer les impacts sur l'environnement et les populations des inévitables rejets et nuisances qui en résulteront, aussi minimes soient-ils. Seule cette observation rigoureuse des phénomènes est à même de produire des critères objectifs susceptibles d'engendrer la mise en oeuvre de mesures de prévention et de protection supplémentaire vis-à-vis de nuisances, pollutions ou risques spécifiques.

Quatre types d'action, dont la mise en oeuvre et le suivi seraient assurés par le SPPPI Côte d'Opale – Flandre, peuvent être proposés en application du schéma d'environnement industriel :

1 – La création, le développement ou l'amélioration des réseaux de mesure et d'alerte :

- Création d'un réseau de mesure et d'alerte ayant pour objets la qualité et des débits des cours d'eau
- Extension du réseau de mesure de la qualité des eaux marines et des sédiments
- Amélioration du réseau de mesure et d'alerte de la pollution atmosphérique géré par Opal'Air ;

2 – La réalisation d'un "état zéro de l'environnement" à proximité de toute implantation industrielle nouvelle soumise à la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement, et l'organisation du suivi de l'évolution de cet environnement ;

3 – La mise en place, dans l'environnement de certains établissements industriels, de bio-indicateurs animaux ou végétaux choisis en fonction de leur sensibilité à certains produits mis en oeuvre dans leurs process de fabrication, et l'observation des réactions de ces bio-indicateurs ;

4 – La réalisation d'enquêtes épidémiologiques sur les populations les plus exposées aux nuisances industrielles.

**DISPOSITIF GENERAL DE SUIVI DE LA MISE EN OEUVRE
DU SCHEMA D'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL**

Le suivi de la mise en œuvre du schéma d'environnement industriel sera assuré par le **comité de pilotage** qui a présidé à son élaboration et dont la mission sera donc poursuivie. Il regroupe :

- la communauté urbaine de Dunkerque
- le port autonome de Dunkerque
- la chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque
- une représentation des communes du schéma de cohérence territoriale
- l'Etat, représenté par le sous-préfet de Dunkerque

Dunkerque-Promotion et l'AGUR assistent aux travaux

La **mission du comité de pilotage** sera de suivre l'application du schéma d'environnement industriel et de piloter sa mise en œuvre. En particulier, il constate l'évolution de l'occupation des zones, fait un bilan critique des dispositifs du schéma, analyse l'évolution du marché et des demandes d'implantation, de l'offre foncière et des adéquations nécessaires et entreprend l'adaptation des dispositifs et des priorités.

Après consultation des instances communales, Dunkerque-Promotion saisit le comité de pilotage dans tous les cas d'implantations ou d'extensions d'entreprises pouvant poser problème au regard des dispositions du schéma d'environnement industriel.

Le comité de pilotage se réunira au moins une fois par an.

Il sera aidé dans ses missions par un **comité technique** composé des institutions ou organismes suivants :

- Etat (sous-préfecture, DRIRE, DDE, DIREN)
- Communauté urbaine de Dunkerque
- Port autonome de Dunkerque
- Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque
- Communes
- Conseil régional Nord-Pas de Calais
- Conseil général du Nord
- Dunkerque-Promotion
- SPPPI Côte d'Opale – Flandre (représentation des industriels et des associations d'environnement)
- Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR)

Le comité technique assurera un **suivi permanent du schéma** :

- Poursuite des travaux du schéma (prospective, stratégie, environnement, aménagement ...)

- Fonctionnement des dispositifs ;
- Avis techniques sur des implantations industrielles à la demande de Dunkerque-Promotion
- Préparation des réunions du comité de pilotage ;
- Propositions d'informations, promotion, communication sur le schéma d'environnement industriel ;
- Financement des actions préconisées dans le cadre du schéma d'environnement industriel.

Un **bilan des applications** du schéma d'environnement industriel sera présenté régulièrement (et au moins une fois par an) par le comité technique au comité de pilotage.