



PROJET MOOCOO LOON-PLAGE

Note d'accompagnement au dossier d'examen au cas
par cas

1. Introduction.....	3
CONTEXTE REGLEMENTAIRE	3
SITUATION REGLEMENTAIRE DU PROJET	3
PRESENTATION DU DOCUMENT.....	4
2. Localisation de l'opération	5
3. Zonages et prescriptions du PLUI	7
4. CONTEXTE URBAIN / OBJECTIFS ASSOCIES	10
5. Présentation du projet	11
Présentation générale	11
Accessibilité ET FLUX	14
Gestion des eaux / ASSAINISSEMENT.....	17
Paysage et biodiversité.....	18
Energie et infrastrucutre	18
6. Etat actuel du site, de l'environnement, de la santé	19
Milieu physique	19
Milieu aquatique.....	21
Milieu naturel	25
Milieu URBAIN	33
Risques et santé.....	36
7. Analyse des incidences	45

1. INTRODUCTION

CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Certains projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements sont susceptibles, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine.

Ainsi, les projets peuvent être soumis à évaluation environnementale systématique ou à un examen au cas par cas selon les critères définis dans le tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

Le décret n°2022-422 du 25 mars 2022 relatif à l'évaluation environnementale des projets instaure le dispositif dit de « clause-filet » permettant de soumettre à évaluation environnementale des projets de petite taille situés en deçà des seuils de la nomenclature annexée à l'article R122-2 du code de l'environnement et ayant un impact notable sur l'environnement.

Il convient désormais de distinguer trois catégories de projets, pour savoir si un projet est soumis ou non à l'obligation de réaliser une étude d'impact préalable :

- ❖ Les projets soumis à évaluation environnementale de manière systématique en fonction des seuils de la nomenclature ;
- ❖ Les projets soumis à évaluation environnementale à la suite d'un examen au cas par cas ;
- ❖ Les projets soumis à évaluation environnementale par application de la clause-filet et à la suite d'un examen au cas par cas, qui sont en deçà des seuils.

SITUATION REGLEMENTAIRE DU PROJET

La société MOOCOO France projette la création et l'exploitation d'un parking poids lourds sécurisé avec services associés sur un terrain de 10ha mise à disposition par le GPMD dans le cadre d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT). Il est prévu 246 places de stationnement PL sur la première phase et 247 places PL sur la seconde phase ainsi que 16 places VL.

Au regard de la nomenclature annexée à l'article R.122-2 du code de l'environnement, le projet est concerné par la rubrique 41.a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.

PRESENTATION DU DOCUMENT

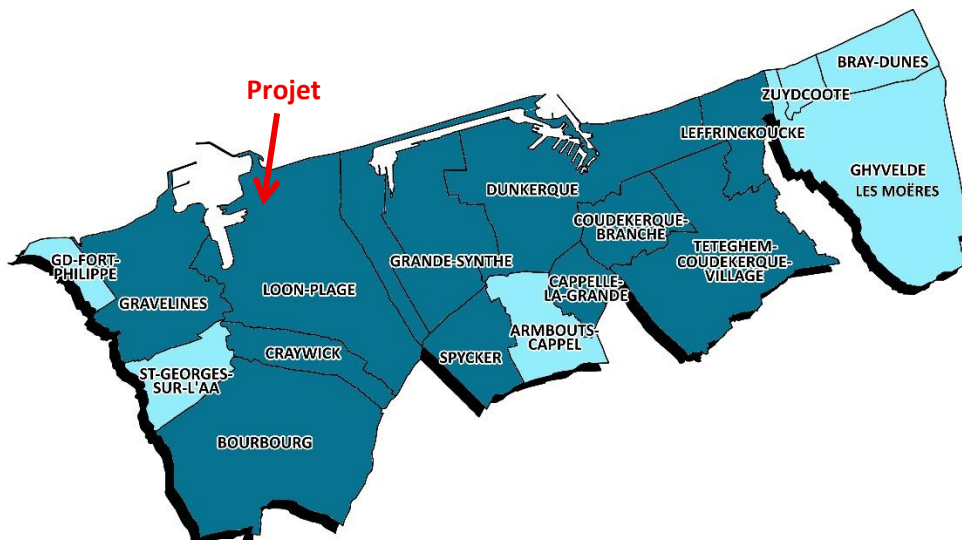
Le présent document met à disposition des services de l'Autorité Environnementale un ensemble d'éléments permettant une meilleure appréhension des enjeux associés au projet et à son contexte :

- **Localisation de l'opération**
- **Présentation du projet**
- **Etat actuel du site, de l'environnement, de la santé**
- **Projets recensés à proximité de l'opération**
- **Analyse des incidences potentielles et présentation des mesures ERC**

2. LOCALISATION DE L'OPERATION

Le projet se situe au Nord de la commune de Loon-Plage (59), au sein de la zone industrialo-portuaire de Dunkerque.

La commune fait partie de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD), comptant 17 communes réparties sur 300km². Ce territoire compte en 2022, 192 635 habitants pour une densité de 642 hab/km².



Périmètre de la CUD



Dossier cas par cas - Projet
MOOCOO
LOON PLAGE

LOCALISATION

- Zone d'étude
- Limites communales

Diagob
ENVIRONNEMENT

0 1 2 km



Date : 24/06/2026
Source fond de plan : Google Satellite

Localisation du projet

Le projet prend place sur la parcelle cadastrale 008.

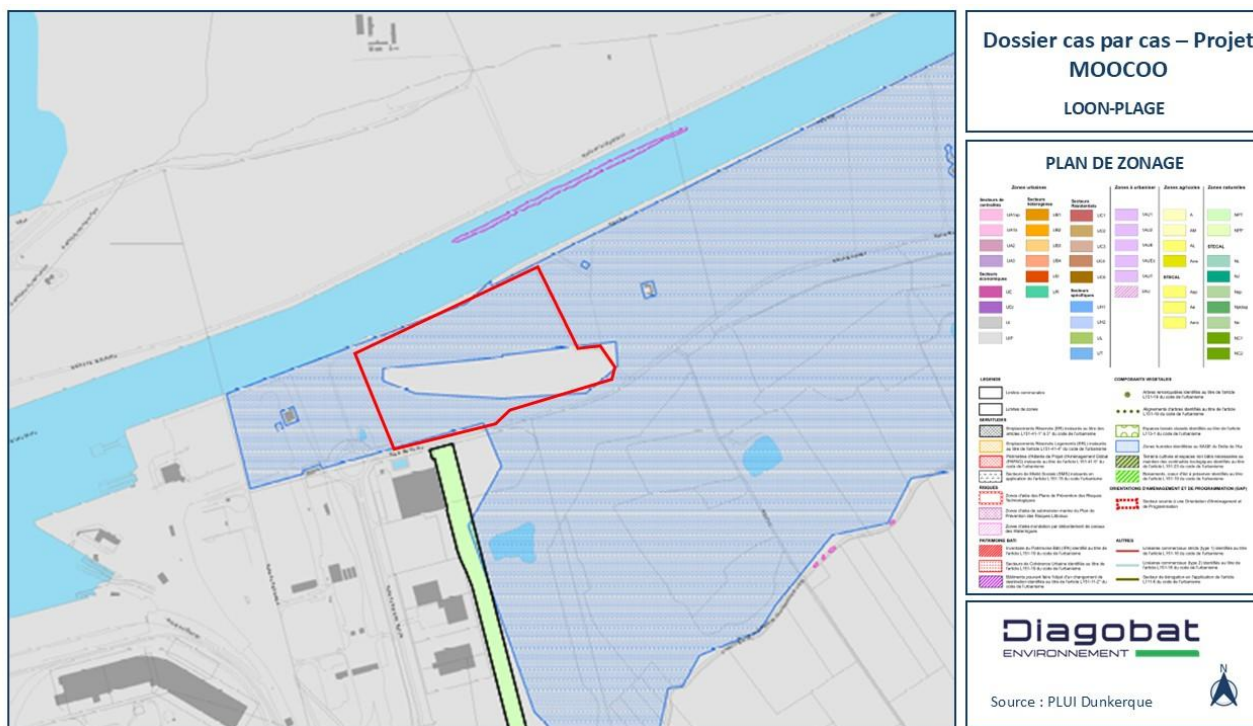


Parcelles cadastrales du projet

3. ZONAGES ET PRESCRIPTIONS DU PLUI

Le site du projet est classé en zone UIP au PLUI de Dunkerque.

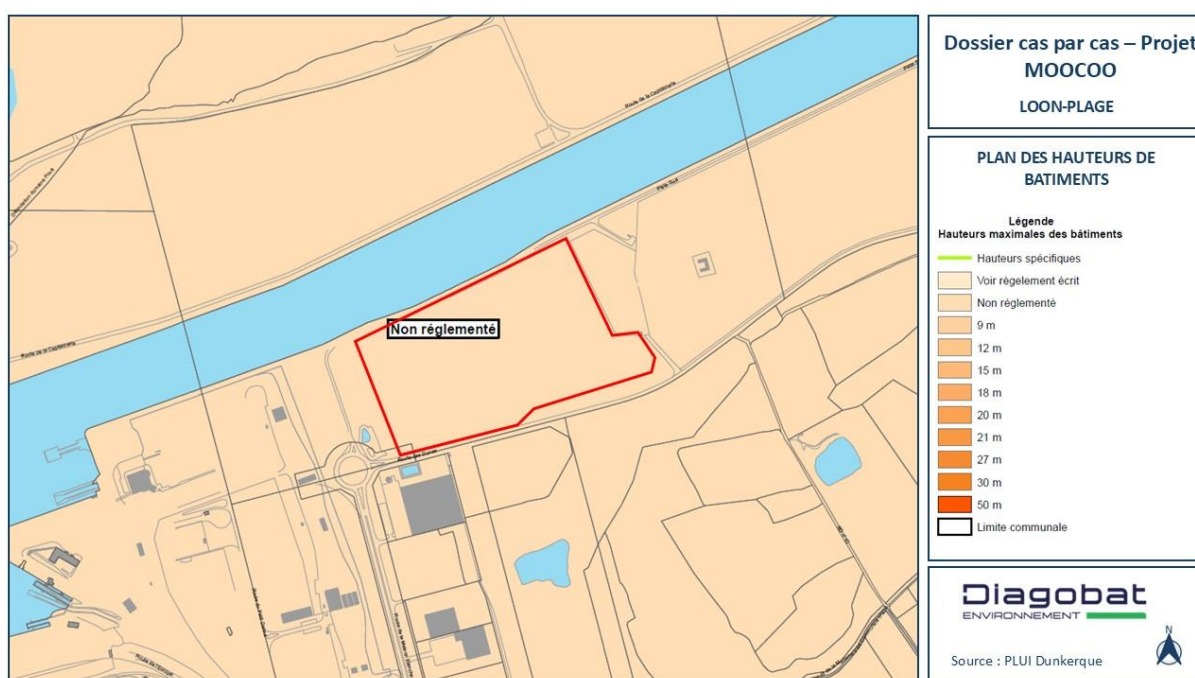
La zone UIP correspond aux espaces de la zone industrialo-portuaire dédiés à l'accueil des aménagements portuaires, les équipements nécessaires à l'exercice des missions du Grand Port Maritime de Dunkerque, les établissements industriels et commerciaux, ainsi que les services et bureaux qui leurs sont liés.



Plan de zonage de PLUI de Dunkerque

Le projet n'est pas concerné par une OAP.

Concernant les hauteurs des bâtiments, le projet se trouve dans une zone non réglementée.

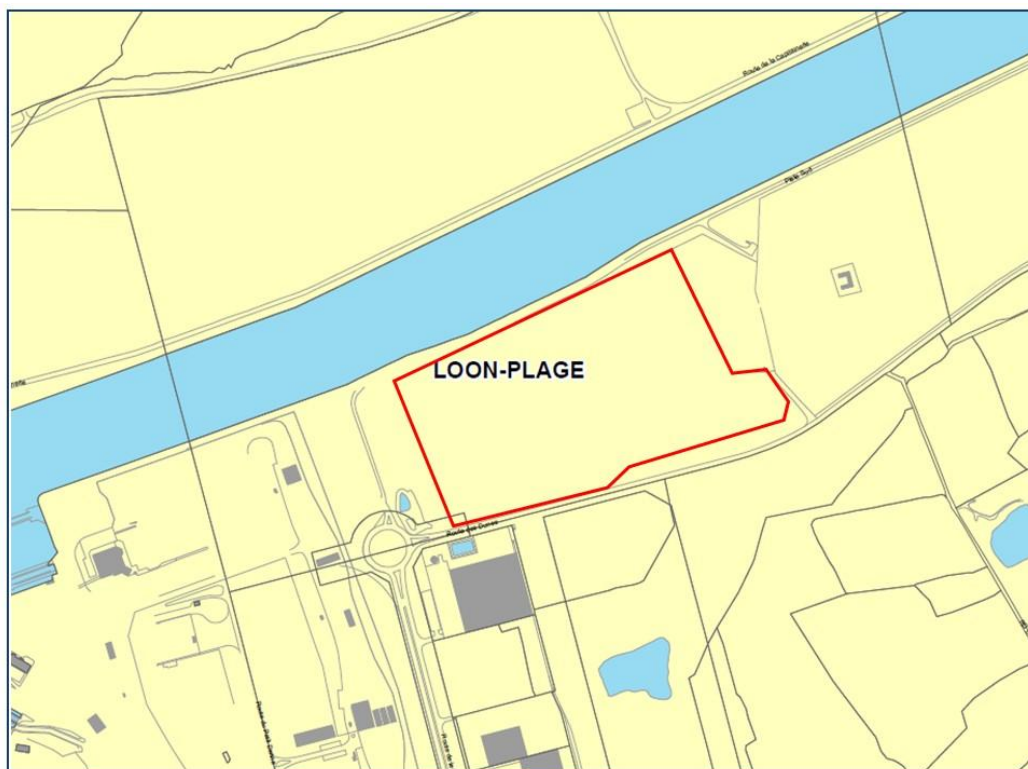


Plan des hauteurs de bâtiments

Le projet se trouve dans le périmètre d'attractivité 4 au plan de stationnement du PLUi. Les projets destinés à des bureaux, restauration, Artisanat, commerce de détail, commerce de gros, activité de service doivent ainsi respecter les dispositions applicables à cette zone :

**Sous-destination bureaux, sous-destinations
Restauration, Artisanat et commerce de détail,
Commerce de gros, Activités de services ou
s'effectue l'accueil d'une clientèle**

Localisation du projet	Moins de 300 m ² de surface de plancher	Au-delà de 300 m ² de surface de plancher
Périmètre d'attractivité 1	Pas d'obligation	Pas d'obligation
Périmètre d'attractivité 2	Pas d'obligation	1 place minimum par tranche de 100 m ² SDP
Périmètre d'attractivité 3	Pas d'obligation	1 place minimum par tranche de 80 m ² SDP
Périmètre d'attractivité 4	Pas d'obligation	1 place minimum par tranche de 70 m² SDP



**Dossier cas par cas – Projet
MOOCOO
LOON-PLAGE**

PLAN DE STATIONNEMENT

Légende

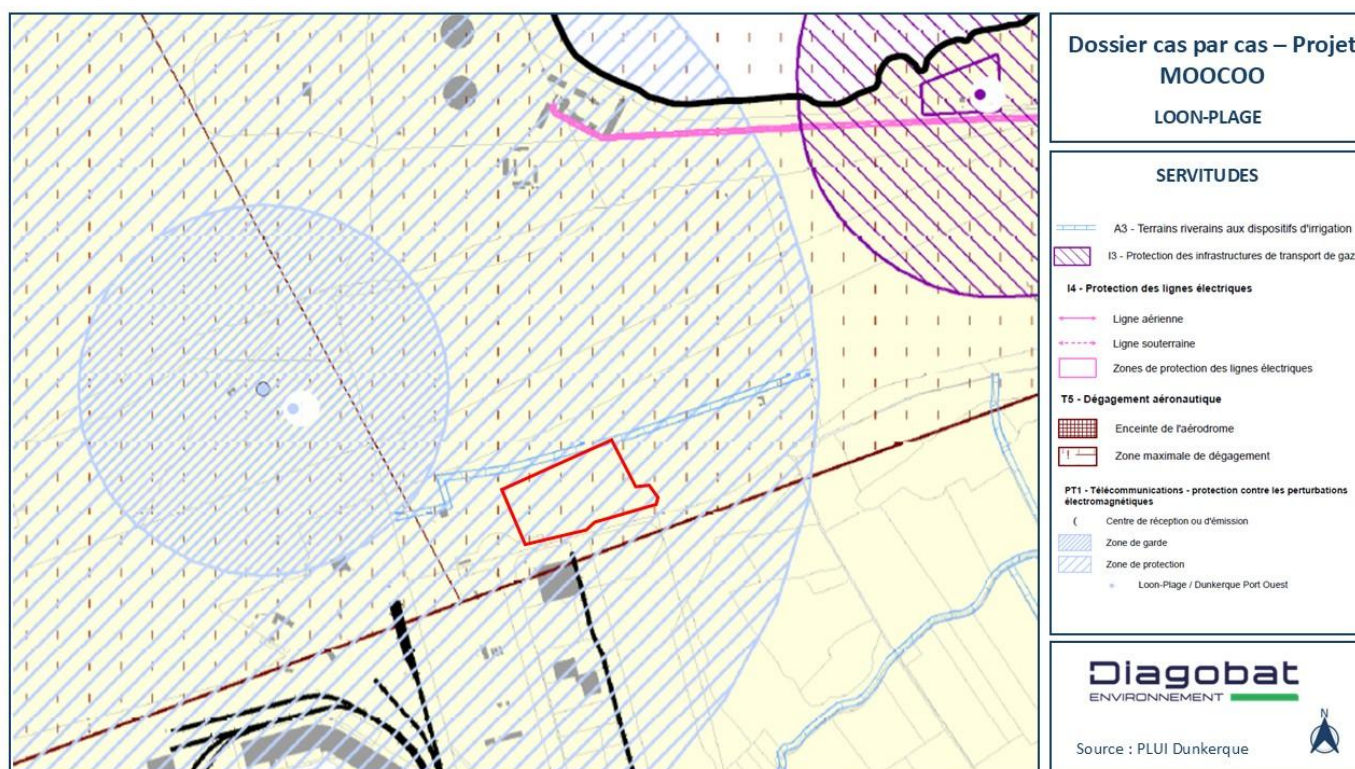
- Arrêts ligne 16 Navette
- Arrêts lignes 14-20-22
- Arrêts lignes Chrono C1-C2-C3-C4-C5
- Gare
- Ligne 16 Navette
- Lignes 14-20-22
- Lignes Chrono C1-C2-C3-C4-C5
- Périmètre attractivité 1
- Périmètre attractivité 2
- Périmètre attractivité 3
- Périmètre attractivité 4
- Limites communales

Diagob
ENVIRONNEMENT

Source : PLUi Dunkerque



Plan de stationnement



Servitude

4. CONTEXTE URBAIN / OBJECTIFS ASSOCIES

Le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) est un établissement public de l'État, placé sous la double tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et du ministère de l'Economie.

Le GPMD accueille des trafics diversifiés (40 % de marchandises diverses ; 33 % de vrac sec et 27 % de vrac liquide) pour un total de 46 millions de tonnes en 2024. Ce tonnage, en progrès régulier, le positionne comme le second port français sur le trafic transmanche, le 1er port français pour l'import de fruits et légumes conteneurisés.

Pour continuer son développement, le port déploie une stratégie fondée sur 3 piliers :

- Massifier les flux, accroître le report modal et conforter les parts de marché du GPMD sur l'hinterland, notamment en offrant une zone logistique fluide, multimodale et bénéficiant d'espaces dédiés aux activités de transport/logistique de 600 000 m² d'entrepôts.
- Offrir les meilleures conditions économiques, environnementales et opérationnelles au service de la ZIP, de l'accueil de nouvelles industries et du développement du territoire, en offrant aux industriels du foncier clé en main et un accès aux ressources clés.
- Créer les conditions d'un commerce maritime durable, au rendement performant pour les trafics d'aujourd'hui et de demain, notamment via la croissance des trafics de conteneurs et le roulier.

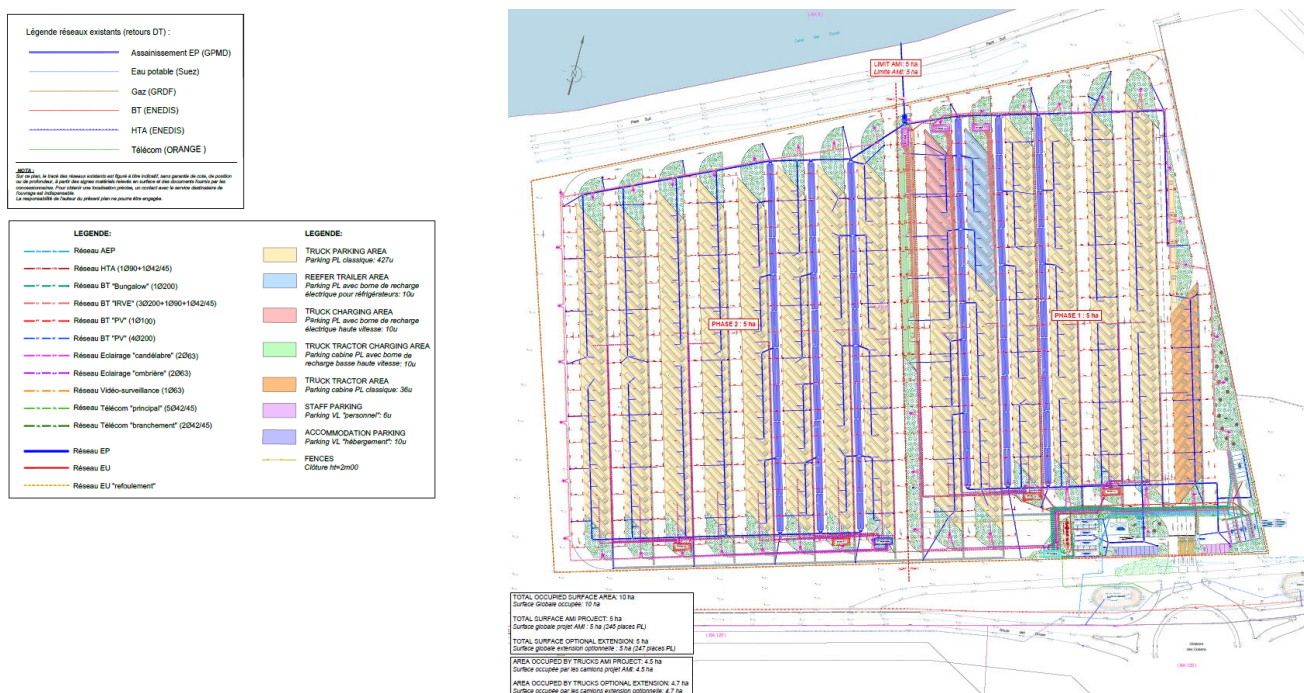
Dans ce contexte, le GPMD a mis à disposition une parcelle de 10ha de terrain dédié au stationnement temporaire de poids lourds, ainsi qu'aux services aux chauffeurs (sanitaires, douches, connexion internet, ...). Il s'agit de la société MOOCOO France SAS qui occupera ce terrain.

5. PRESENTATION DU PROJET

PRESENTATION GENERALE

Le projet prévoit la création et l'exploitation d'un parking poids lourds sécurisé avec services associés. Il s'implante sur un terrain de 10ha mise à disposition par le GPMD dans le cadre d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT). L'opération se déroulera en deux phases :

- **Phase 1 – 5 hectares** : cette première phase, immédiatement opérationnelle, accueillera l'ensemble des infrastructures de stationnement spécialisées (classiques, électriques, frigos) ainsi que tous les services aux chauffeurs. Elle constitue le cœur fonctionnel du projet.
- **Phase 2 – 5 hectares : en extension optionnelle**, elle permettra d'augmenter la capacité de stationnement du site par l'ajout de places poids lourds supplémentaires. Cette phase sera activée en fonction des besoins exprimés par le GPMD et l'évolution du trafic portuaire.



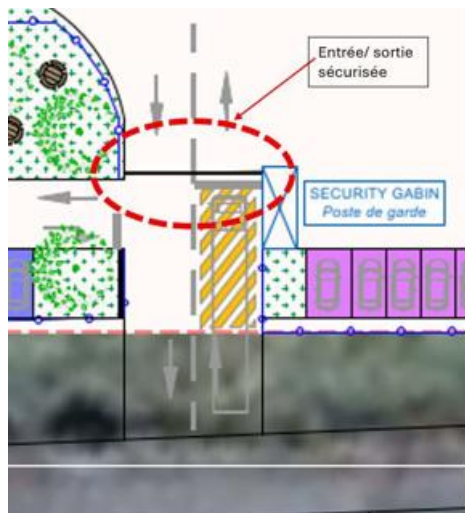
Plan projet

Le terrain actuel est libre de toute construction.

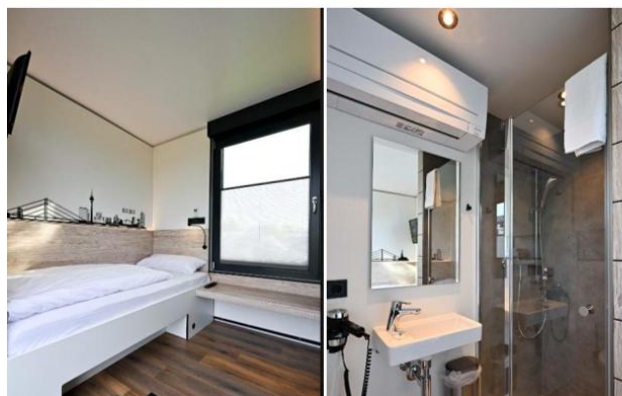


Il est prévu :

- Sur les 5 ha : **246 places de stationnement PL**
- Sur les 5 ha de l'extension : **247 places PL**.
- **16 places VL** dont 6 places immédiates au poste de garde et 10 places pour les chauffeurs ou visiteurs utilisant les cabines de nuit et les distributeurs.
- Un accès unique sécurisé avec un **poste de garde**, permettant le contrôle des flux : présence humaine 24/7 et vidéo surveillance.



- Une **centralisation des services** à proximité de l'entrée :
 - 24 sanitaires, 12 douches dimensionnés pour "plusieurs centaines" d'utilisateurs/jour (avec sections femmes).
 - 14 cabines de nuit.
 - Buanderie : 5 lave-linges + 5 sèche-linges (jusqu'à 50 cycles/jour).
 - Restauration via distributeurs 24/7, et réfectoire.





ACCESSIBILITE ET FLUX

L'organisation des flux de circulation sur le site repose sur une approche double : assurer la fluidité opérationnelle des mouvements de poids lourds et garantir la sécurité des usagers (chauffeurs, personnel, visiteurs). Le projet sera conçu pour accueillir l'ensemble des configurations de poids lourds circulants en Europe, en respectant les prescriptions de la directive européenne 96/53/CE (modifiée par 2015/719/UE) relative aux gabarits et masses maximales autorisées.

Il répondra également aux prescriptions du GPMD en matière de circulation et de sûreté.

Accès et voiries principales

L'entrée et la sortie du site se feront depuis la route des Dunes (présence du poste de garde). Cette organisation simplifie le contrôle d'accès, limite les intrusions et renforce la sûreté. De plus, deux entrées seront créées afin d'éviter la saturation du giratoire.

Les voiries internes sont dimensionnées pour permettre les manœuvres de poids lourds articulés de grande longueur (semi-remorques, camions frigorifiques, tracteurs).

Le tracé privilégie des allées rectilignes et larges, permettant un accès direct aux stationnements sans nécessiter de recul.

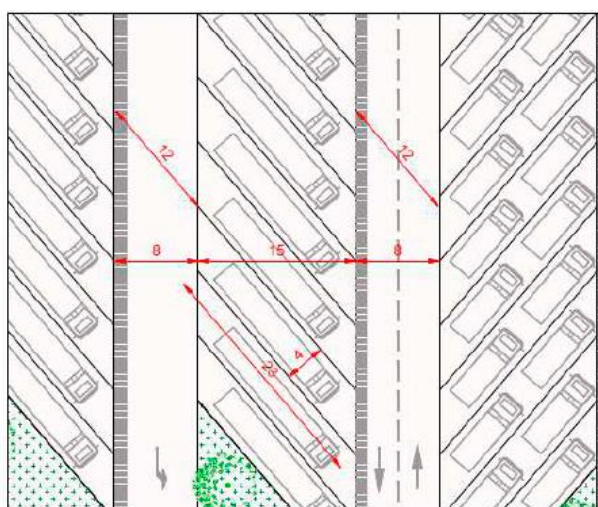
Les rayons de giration sont adaptés aux standards européens, afin de réduire les risques d'accrochage et d'optimiser l'exploitation.

Cette organisation limite le temps de circulation interne et réduit les zones de conflit, tout en améliorant la sécurité et le confort des conducteurs.

La réglementation précise les dimensions suivantes :

- Largeur des voies principales de circulation : $\geq 7,00$ m, permettant le croisement simultané de deux ensembles articulés.
- Largeur des voies secondaires d'accès aux files de stationnement : $\geq 6,00$ m.
- Rayons de giration aux carrefours internes : $\geq 12,50$ m, adaptés aux semi-remorques de 16,50 m.

Ces prescriptions sont respectées dans le dimensionnement du parking comme l'indique l'image ci-dessous.



Dimensions des routes internes et places de saisonnement

Flux poids lourd

Le stationnement poids lourds est organisé en files parallèles séparées par des allées de circulation adaptées :

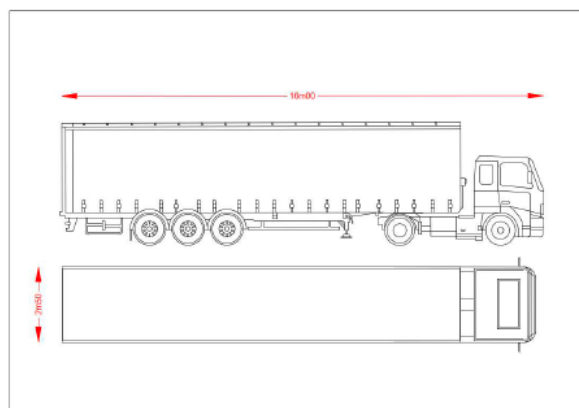
Suivant le plan d'aménagement, nous aurons 493 places au total composées de :

- 427 emplacements classiques répartis sur la phase 1 et 2,
- 10 emplacements pour remorques frigorifiques équipés de bornes électriques,
- 10 emplacements avec recharge rapide (400 kW) pour poids lourds accompagnés (30–45 min),
- 10 emplacements avec recharge lente (200 kW) pour tracteurs non accompagnés (4–8 h),
- 36 emplacements pour tracteurs routiers ;

Chaque zone est signalée et organisée de manière à éviter les croisements dangereux. Les files sont dimensionnées pour permettre une circulation fluide et une sortie rapide en cas de forte affluence.

Chaque emplacement PL est conçu pour accueillir un ensemble articulé de 16,50 m. Ces dimensions garantissent un confort de stationnement et réduisent les risques de collision, même en période de forte affluence.

Le schéma ci-dessous montre les dimensions standards des poids lourds ainsi qu'un exemple de parking de MooCoo.



Flux de véhicules légers

L'aménagement du MOOCOO Truck Park intègre des stationnements spécifiquement dédiés aux véhicules légers (VL), afin de garantir une exploitation optimale du site et d'éviter toute interaction dangereuse avec les flux poids lourds.

Il est prévu de mettre en place 6 places de stationnement VL réservés au personnel à proximité immédiate du poste de garde et des locaux d'exploitation. Cet emplacement stratégique permet au personnel du site (agents de sécurité, maintenance, propreté, gestion) de stationner en toute sécurité, à l'écart des circulations poids lourds.

10 places VL supplémentaires sont réservées aux chauffeurs ou visiteurs utilisant les cabines de nuit.

Ces stationnements sont implantés à proximité immédiate de la zone d'hébergement, permettant un accès rapide et sécurisé aux cabines.

L'organisation a été pensée pour offrir une double accessibilité :

- Depuis l'extérieur du site, pour les visiteurs ou chauffeurs venant spécifiquement utiliser l'espace d'hébergement, ou le distributeur de pizza et boisson à proximité.
- Depuis l'intérieur du parking PL, pour les conducteurs stationnés sur site qui souhaitent rejoindre leur cabine de nuit.

Accès piétons

L'organisation générale du site repose sur une séparation claire entre les flux routiers et piétons. Les cheminements piétons sont implantés de manière à éviter les traversées inutiles des voiries poids lourds. Ainsi, les chauffeurs peuvent rejoindre les services essentiels directement depuis leurs emplacements de stationnement, via des parcours protégés et balisés. Cette disposition réduit fortement les risques d'accident liés aux manœuvres de camions et améliore le confort d'usage.

Une attention particulière est portée à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR). Les cheminements sont dépourvus de ressauts, équipés de rampes d'accès adaptées et reliés directement aux bâtiments et services, dont les sanitaires PMR et certaines cabines de nuit spécialement dédiées.

Les cheminements sont aménagés avec un revêtement antidérapant et résistant, adapté aux conditions climatiques locales (pluie, gel, humidité).

Une signalétique claire, normalisée et multilingue guide les chauffeurs vers les différents services. Le balisage au sol et les panneaux directionnels facilitent l'orientation des conducteurs internationaux, contribuant à l'image de qualité et de modernité du site.

GESTION DES EAUX / ASSAINISSEMENT

Gestion des eaux pluviales

La conception du réseau pluvial repose sur une gestion séparative stricte des eaux (pluvial ≠ usé), conformément aux prescriptions du CDC du GPMD.

Le projet prévoit la mise en place d'un réseau pluvial complet, privilégiant l'infiltration à la source :

- Noues végétalisées en périphérie des stationnements et le long des voiries.
- Caniveaux béton extrudé au pied des stationnements pour collecte rapide.
- Bassins de rétention/tampon dimensionnés pour limiter le débit de rejet (débit de fuite $\leq$ valeur imposée par le GPMD).
- Système de décantation/séparateurs d'hydrocarbures avant rejet, pour protéger le milieu naturel.

Il est prévu :

- Infiltration prioritaire : les eaux de ruissellement seront dirigées en premier lieu vers des noues paysagères dimensionnées pour favoriser leur infiltration naturelle. Ces noues sont aménagées en périphérie des stationnements et entre certaines files, combinant rôle hydraulique et intégration paysagère.
- Bassins de rétention et de régulation : en cas de pluies intenses, les excédents seront stockés temporairement dans des bassins tampons. Ces ouvrages permettront de limiter le débit de fuite rejeté dans le réseau portuaire à la valeur maximale autorisée par le GPMD (généralement fixée en L/s/ha).
- Rejet régulé : avant leur rejet, les eaux pluviales seront systématiquement traitées par décantation et séparateurs d'hydrocarbures,
- Mise en œuvre d'un revêtement perméable constitué de dalles alvéolaires en plastique recyclé permettant l'infiltration directe des eaux pluviales.

Gestion des eaux usées

Les eaux usées domestiques proviennent des blocs sanitaires, douches, buanderie, cabines de nuit et réfectoire.

- Elles seront raccordées au réseau collectif d'assainissement de la ZIP, sous réserve de disponibilité et après validation du GPMD.
- En cas de dénivelés défavorables, une station de relevage sera mise en place afin de garantir l'écoulement gravitaire en tout point.
- Les rejets seront conformes aux prescriptions réglementaires en vigueur (articles L.1331-1 et suivants du Code de la santé publique) et aux normes du SPANC/gestionnaire d'assainissement.
- En phase d'étude d'exécution, un accord de déversement sera établi avec le gestionnaire du réseau (débit de pointe admissible, normes de rejet).

Cette approche assure une collecte séparative et maîtrisée des effluents, évitant toute interaction avec le réseau pluvial.

Gestion de l'eau potable

Le site sera raccordé au réseau portuaire d'eau potable, après validation du GPMD et du concessionnaire.

PAYSAGE ET BIODIVERSITE

Des espaces de repos collectifs spécialement conçus pour favoriser la détente et la convivialité lors des temps de pause réglementaires seront créés.

Ces espaces prennent la forme d'une zone paysagère aménagée, située à proximité de l'hébergement et du réfectoire. Ils sont équipés de bancs, tables extérieures et abris légers.

L'aménagement intègre des espaces verts plantés, composés d'arbustes et de haies basses, qui créent une atmosphère agréable et apaisante tout en contribuant à l'intégration visuelle du site dans son environnement. La présence de végétation joue également un rôle climatique en offrant des zones d'ombre naturelles en période estivale

Le choix des espèces est dicté par la situation littorale (vents salins, sols drainants, variations climatiques) et par un objectif d'entretien réduit :

- Arbres d'ombrage (érables champêtres, tilleuls argentés, charmes fastigiés) pour limiter l'échauffement des cabines PL en été.
- Haies basses arbustives (cornouillers, troènes, fusains) pour structurer les cheminements et limiter les éblouissements des phares.
- Prairies fleuries et graminées résistantes pour végétaliser de grandes surfaces à moindre entretien, favoriser la biodiversité (pollinisateurs).
- Essences locales adaptées au climat dunkerquois, résistantes aux vents marins et à la sécheresse, évitant un arrosage intensif.

Des noues paysagères seront positionnées le long des voiries et entre les zones de stationnement, permettant d'assurer la collecte et l'infiltration des eaux pluviales, de jouer un rôle d'éléments de séparation visuelle entre flux VL, PL et piétons ainsi que de constituer un corridor écologique local.

ENERGIE ET INFRASTRUCTURE

Les infrastructures énergétiques du MOOCOO Truck Park ont été conçues pour répondre aux besoins immédiats des chauffeurs, tout en s'inscrivant dans une trajectoire de décarbonation durable alignée avec la stratégie du Port de Dunkerque.

Le projet intègre une offre complète et évolutive de bornes :

- 10 bornes pour remorques frigorifiques (REEFER) afin de réduire l'usage du gasoil.
- 10 bornes rapides (400 kW) pour PL accompagnés, avec des temps de charge de 30 à 45 min.
- 10 bornes lentes (200 kW) pour tracteurs non accompagnés, avec des temps de charge de 4 à 8 h.
- Pré-équipement permettant d'augmenter progressivement le nombre de bornes selon la demande (réserves de bornes prévues dans le bilan de puissance).

6. ETAT ACTUEL DU SITE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTE

MILIEU PHYSIQUE

1) TOPOGRAPHIE

L'altitude moyenne du territoire est en effet très faible voire négative. Le point culminant de Dunkerque n'est situé qu'à 17m d'altitude et se trouve au sommet d'une butte du quartier « Grand Large », tandis que le point le plus bas se situe à 2m sous le niveau de la mer. Le dunkerquois constitue ainsi un territoire de polder, dont les paysages ont été façonnés par son socle naturel ainsi que par l'activité humaine, à travers son réseau de canaux.

Le site du projet se trouve à une altitude moyenne de 6m.

Le site est relativement plat.



Topographie du site

2) GEOLOGIE

D'après la carte géologique au 1/50 000, la zone d'étude se trouve au droit des couches géologiques :

- MzbD – Flandrien supérieur, Dunes et cordons littoraux sableux récents,
- X/Mzb – Zones portuaires et industrielles sur Assise de Dunkerque (Flandrien supérieur).



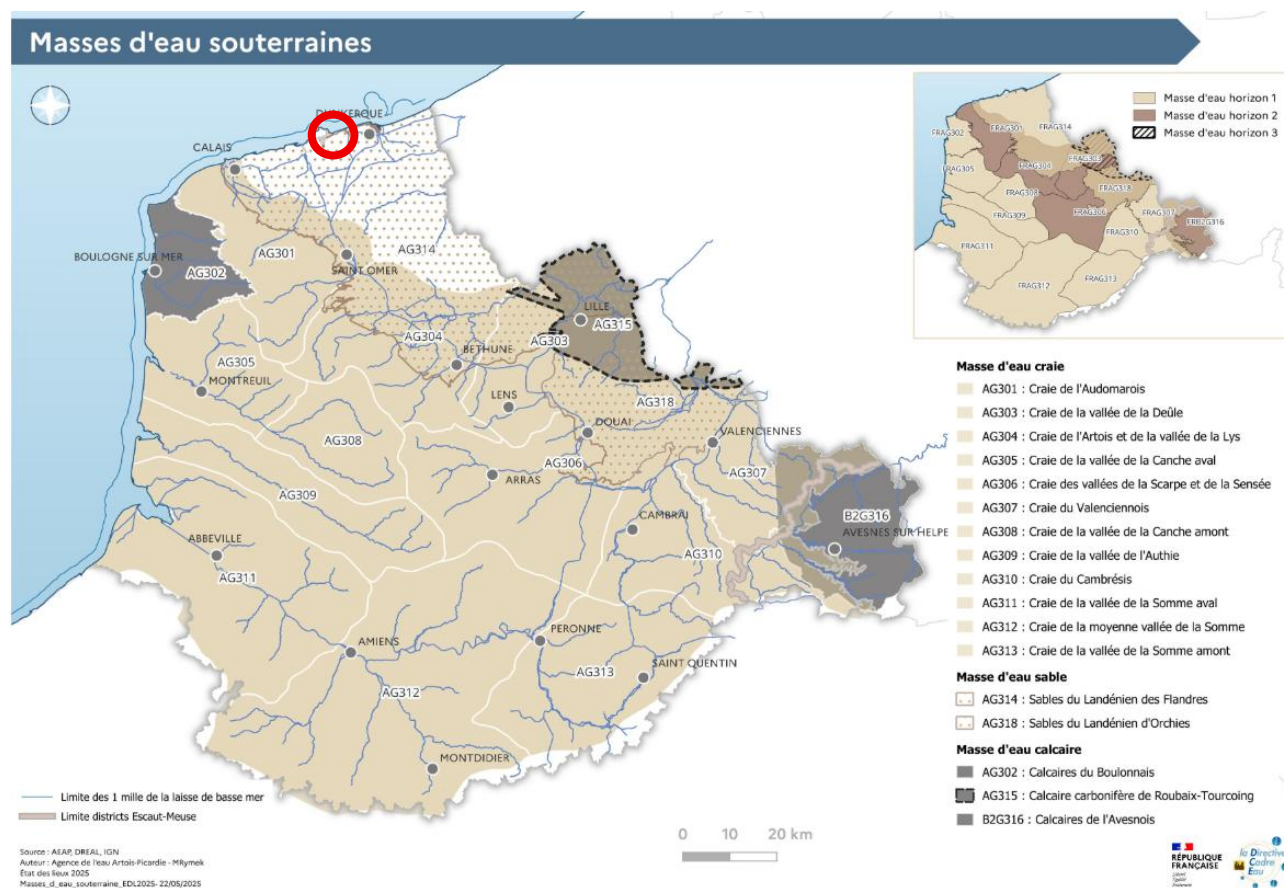
Extrait de la carte géologique (Source : Infoterre)

MILIEU AQUATIQUE

1) EAUX SOUTERRAINES

D'après le SDAGE Artois-Picardie 2022-2027, la zone de projet se situe au droit de la masse d'eau « sables du Landénien des Flandres » (FRAG314).

La masse d'eau FRAG314 fait partie des 16 masses d'eau du bassin en bon état quantitatif depuis 2015, ainsi que des 5 masses d'eau en bon état chimique depuis 2015 également.

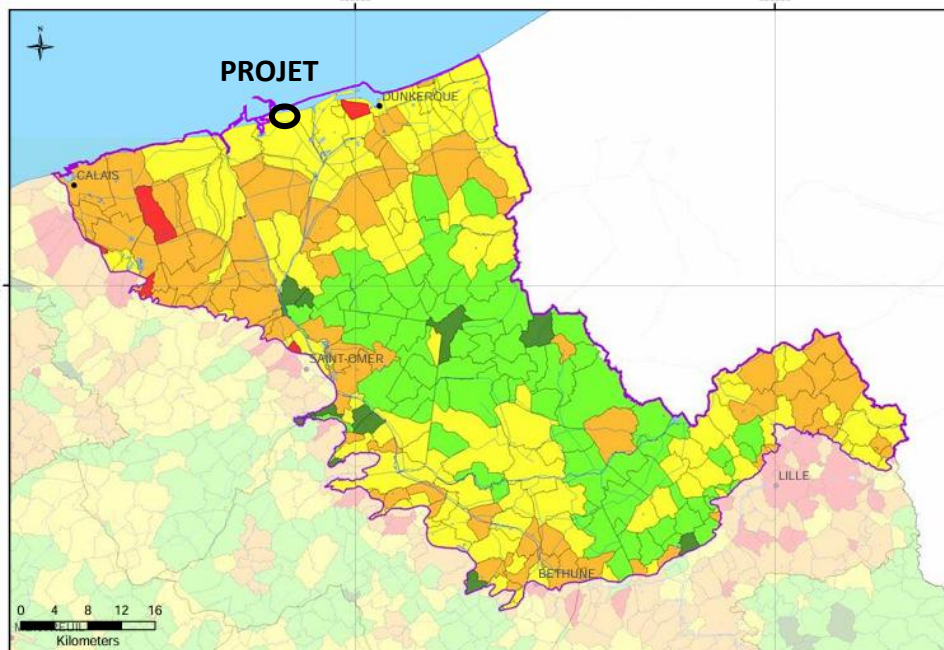
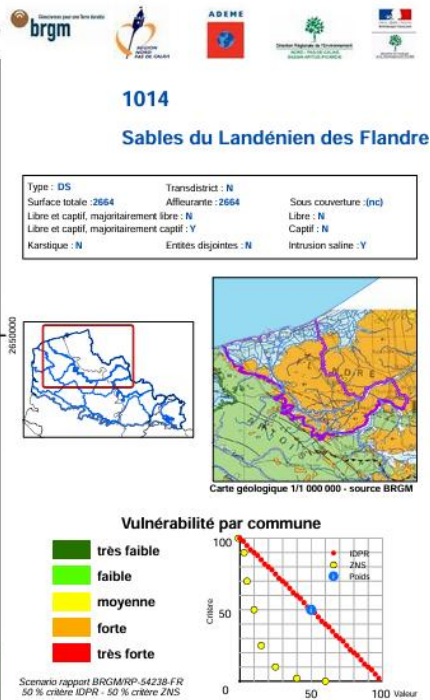


Masses d'eau souterraines du bassin Artois-Picardie

Le territoire du Grand Port Maritime de Dunkerque est marqué par la présence d'une nappe affleurante subissant des pressions liées à l'agriculture, l'assainissement et les rejets industriels, mais reste dans un bon état global. Les conditions géologiques du territoire ne permettent pas l'exploitation des nappes sous-jacentes pour l'alimentation en eau potable.

La nappe est considérée comme moyennement vulnérable au niveau du site.

Vulnérabilité simplifiée des eaux souterraines - Région Nord-Pas-de-Calais



Vulnérabilité des eaux souterraines (Source : BRGM)

2) RESEAU HYDROGRAPHIQUE

Le projet de trou à proximité immédiate du Canal des Dunes.



Réseau hydrographique proche du projet

3) ZONES HUMIDES

Le site est identifié comme zone à dominante humide au SDAGE Artois-Picardie.



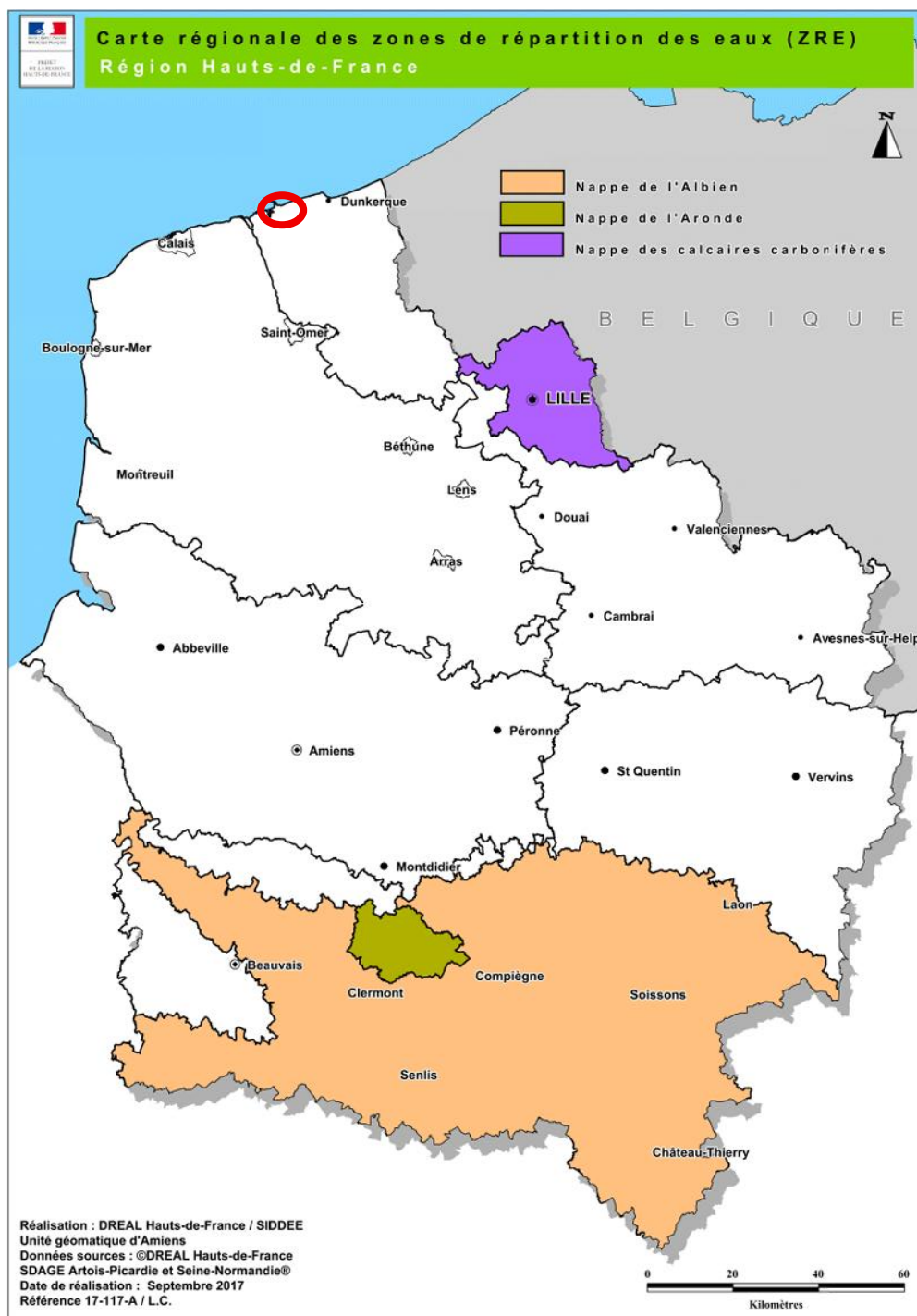
Localisation des ZDH identifiées au SDAGE Artois Picardie

4) ZONE DE REPARTITION DES EAUX (ZRE)

Les Zones de répartition des Eaux (ZRE) sont des zones (bassins, sous-bassins ou systèmes aquifères) où sont constatées une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapports aux besoins.

La région des Hauts-de-France compte trois ZRE : Nappe de l'Albien / Nappe de l'Aronde / Nappe des calcaires carbonifères.

Le projet n'est compris dans aucune ZRE.



ZRE des Hauts-de-France

MILIEU NATUREL

1) ZONAGES DE PROTECTION

ZNIEFF

Qu'est-ce qu'une ZNIEFF ?

Une ZNIEFF est une zone de superficie variable dont **la valeur biologique élevée est due à la présence d'espèces animales ou végétales rares** et (ou) à l'existence de groupements végétaux remarquables. Elle peut présenter également un intérêt biologique remarquable d'un point de vue paysager, géologique ou hydrologique.

Les ZNIEFF de type I correspondent à des zones d'intérêt biologique remarquable au titre des espèces ou des habitats de grande valeur écologique.

Les ZNIEFF de type II sont constituées de grands ensembles naturels, riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

Le site du projet intercepte la ZNIEFF de type I « Dune du Clipon (310007020) ». Plusieurs autres ZNIEFF sont présentes dans la zone étendue de 5km autour de la zone d'étude.

Aucune ZNIEFF marine n'est présente à proximité du projet.

Caractéristiques des ZNIEFF proches du projet

Type	Code	Nom	Distance avec le projet
ZNIEFF type I	310007020	Dune du Clipon	Au sein du projet
ZNIEFF type II	310014024	Plaine maritime flamande entre Watten, Loon-Plage et Oye-Plage	Environ 1,5km au Sud
ZNIEFF type I	310030011	Dunes de Gravelines	Environ 3,5km à l'Ouest / Sud-Ouest
ZNIEFF type I	310030015	Marais du Prédembourg, Bois et étang du Puythouck et Pont à Roseaux	Environ 3,6km à l'Est / Sud-Est
ZNIEFF type I	310030014	Heronnière de Gravelines	Environ 5,2km au Sud-Ouest
ZNIEFF type I	310013303	Bassin de Coppenaxfort, watergang du Zout Gracht et prairies et mares de la Ferme Belle à Loon-Plage	Environ 5,5km au Sud-Est



**Dossier cas par cas - Projet
MOOCOO
LOON PLAGE**

ZONAGES NATURELS

- Zone d'étude
- Zone étendue - 5km
- ZNIEFF type I
- ZNIEFF type II
- ZNIEFF marine type I
- ZNIEFF marine type II

Diagob
ENVIRONNEMENT

0 1 2 km



Date : 29/06/2026
Source fond de plan : Google Satellite

Localisation des ZNIEFF à proximité du projet

NATURA2000

« Natura 2000 » est un programme européen destiné à assurer la sauvegarde et la conservation de la flore, de la faune et des biotopes importants. Il est composé de sites désignés spécialement par chacun des États membres en application des directives européennes dites "Habitats" et "Oiseaux" de 1992 et 2009.

La directive du 30 novembre 2009 dite directive "Oiseaux" prévoit la protection des habitats nécessaires à la reproduction et à la survie d'espèces d'oiseaux considérées comme rares ou menacées à l'échelle de l'Europe. Dans chaque pays de l'Union européenne seront classés en **Zone de Protection Spéciale (ZPS)** les sites les plus adaptés à la conservation des habitats de ces espèces en tenant compte de leur nombre et de leur superficie.

La directive du 21 mai 1992 dite directive "Habitats" promeut la conservation des habitats naturels de la faune et de la flore sauvages. Elle prévoit la création d'un réseau écologique européen de **Zones Spéciales de Conservation (ZSC)**. La France recèle de nombreux milieux naturels et espèces cités par la directive : habitats côtiers et végétation des milieux salés, dunes maritimes et continentales, habitats d'eau douce, habitats rocheux et grottes, ... Avec leurs plantes et leurs habitants : mammifères, reptiles, amphibiens, poissons, arthropodes, ...

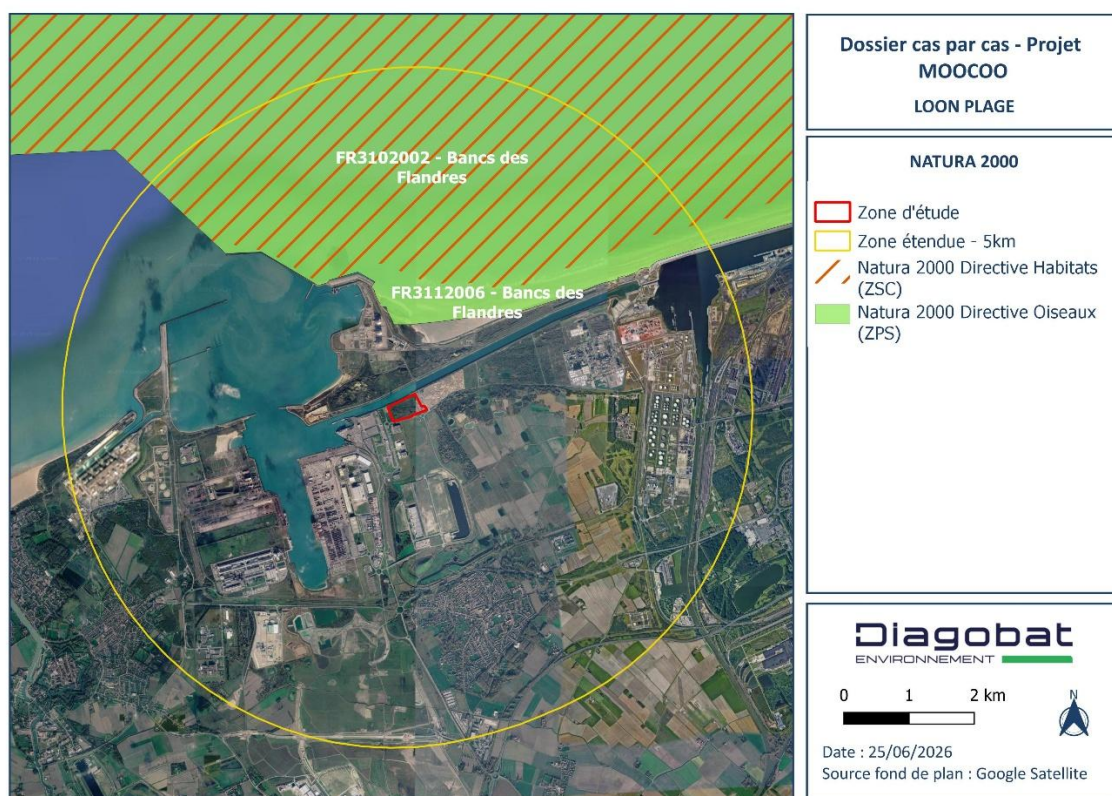
Le projet n'intercepte aucun site Natura2000.

Toutefois, les sites "Bancs de Flandres" (directive Oiseaux et Habitats) se trouvent dans un rayon de 5km autour de la zone d'étude.

Les sites Natura2000 présents dans la zone étendue de 5km sont :

Caractéristiques des Sites Natura2000 proches du projet

Type	Code	Nom	Distance avec le projet
ZPS -Directive Oiseaux	FR3112006	Bancs des Flandres	Environ 1km au Nord
ZSC – Directive Habitats	FR3102002	Bancs des Flandres	Environ 1,7km au Nord



Sites Natura2000

Autres zonages naturels

Le projet n'est situé dans aucun périmètre de protection naturelle.

La seule aire protégée présente dans un rayon de 5 km autour du projet est la Réserve Naturelle Régionale de Grande-Synthe, localisée à environ 4,6 km à l'est du site du projet.

Les zonages de protection les plus proches sont :

Caractéristiques des zonages de protection proches du projet

Type	Code	Nom	Distance avec le projet
Réserve Naturelle Régionale	FR9300159	Grande-Synthe	Environ 4,6km à l'Est / Sud-Est
Réserve Naturelle Nationale	FR3600086	Platier D'Oye	Environ 7,9km à l'Ouest
Réserve Naturelle Nationale	FR3600019	Dune Marchand	Environ 20,5Km à l'Ouest



Dossier cas par cas - Projet
MOOCOO
LOON PLAGE

ZONAGES NATURELS

- Zone d'étude
- Zone étendue - 5km
- Réserve Naturelle Nationale
- Réserve Naturelle Régionale

Diagobab
ENVIRONNEMENT

0 1 2 km



Date : 29/06/2026
Source fond de plan : Google Satellite

Localisation des périmètres de protection

2) TRAME VERTE ET BLEUE

La Trame verte et bleu (TVB) vise à identifier ou à restaurer un réseau écologique, cohérent et fonctionnel sur le territoire, permettant aux espèces animales et végétales de communiquer, circuler, s'alimenter, se reproduire et se reposer, afin que leur survie soit garantie.

D'après les données du SRCE Hauts-de-France, le projet se trouve au sein d'un réservoir de biodiversité et à proximité d'un cours d'eau et de corridors écologiques.

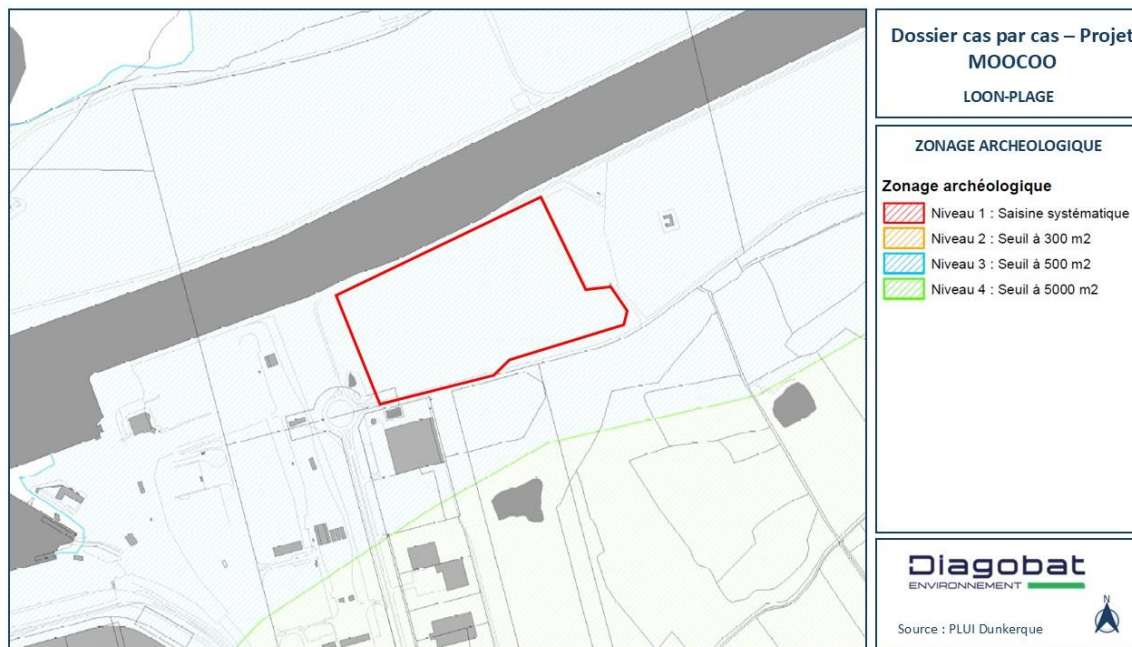


Composantes de la trame verte et bleue

3) PAYSAGE ET PATRIMOINE

3.1. ARCHEOLOGIE

Le site du projet est localisé dans une zone de sensibilité archéologique de niveau 3 (seuil de saisine fixé à 500 m²). L'emprise du projet étant supérieure à ce seuil, le projet est concerné par les dispositions de l'archéologie préventive.



Zonage archéologique

3.2. PATRIMOINE

Aucun monument historique protégé n'est présent sur la commune de Loon-Plage.

Les plus proches se trouvent sur la commune de Gravelines.



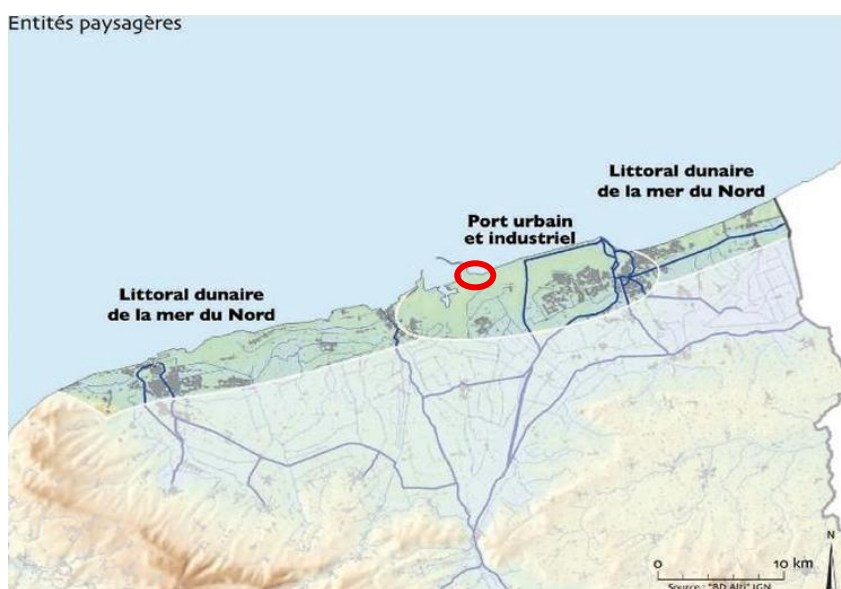
Localisation des monuments historiques protégés

3.3. PAYSAGE

Le Dunkerquois est concerné par deux grands paysages régionaux :

- Paysages des dunes de la mer du Nord,
- Paysages de la plaine maritime.

La zone d'étude appartient au « paysage des dunes de la mer du Nord », et à l'entité paysagère du « Port urbain et industriel ».



Entités paysagères du grand paysage régional "paysages des dunes de la mer du Nord" (Source : Atlas des paysages du Nord-Pas-de-Calais)

Ci-dessous des photographies de la zone d'étude :



Au niveau du site, le projet est délimité par :

- Au Nord : par le canal des Dunes,
- A l'Est : par le terrain de moto-cross de Loon-Plage,
- Au Sud : par une parcelle herbacée ainsi que des bâtiments à caractère industriel,
- A l'Ouest : par le ferry de Dunkerque.



Canal des Dunes



Ferry Dunkerque



Espaces verts et industries



Terrain moto-cross

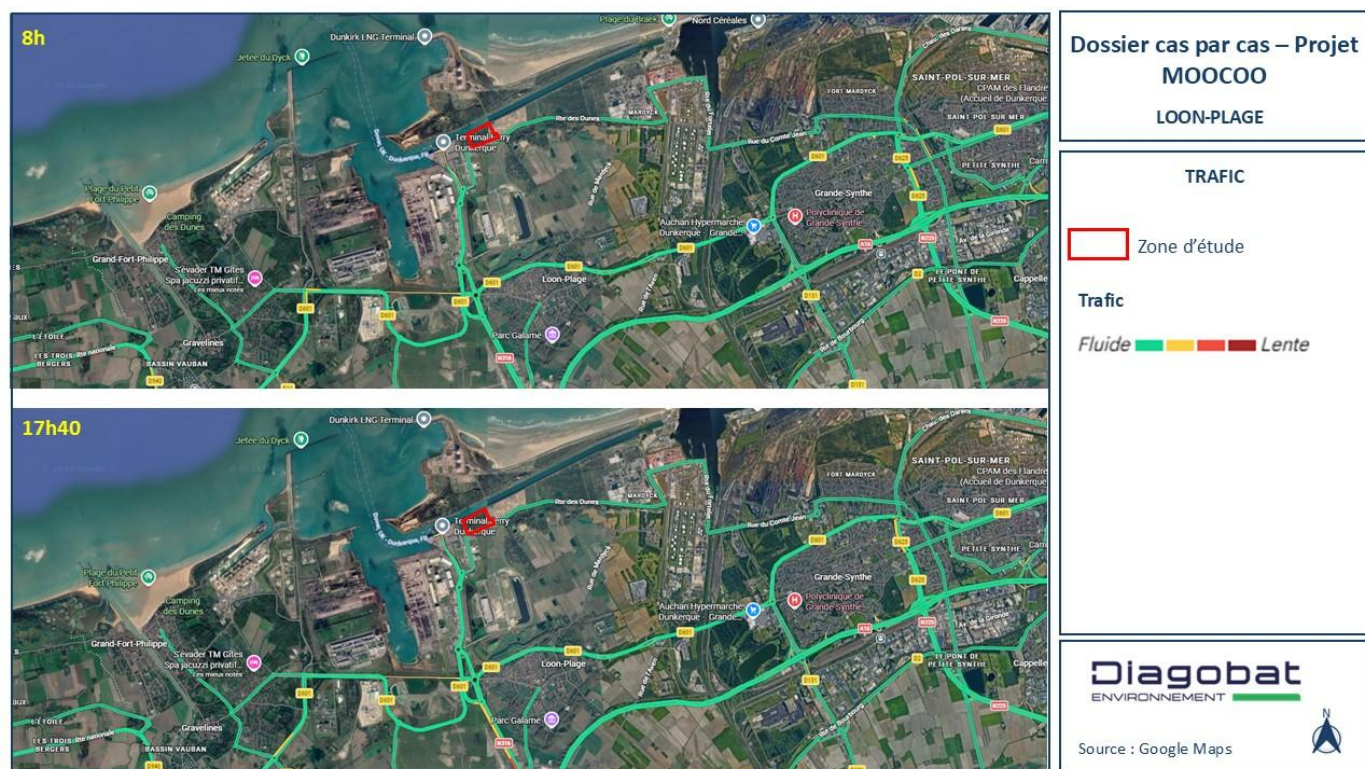
MILIEU URBAIN

1) ACCESSIBILITE ET TRAFIC

Le site est localisé au nord du Port Rapide, dans le périmètre de la Zone Industriale-Portuaire de Dunkerque. Il bénéficie d'une accessibilité directe :

- Par la route : connexions rapides avec l'A16 (moins de 10 minutes) et l'A25 (environ 20min), assurant des liaisons fluides vers la Belgique, le Royaume-Uni (via le transmanche) et l'hinterland logistique européen
- Par la mer : proximité immédiate des terminaux rouliers et conteneurs du GPMD, facilitant l'accueil des flux de pré et post-acheminement.
- Par le rail et le fluvial : intégration dans un hub multimodal de premier plan, renforcé par le futur Canal Seine Nord Europe (mise en service prévue 2032)

Le trafic dans la zone industrielle-portuaire est relativement fluide tout au long de la journée, y compris aux heures de pointes.



Trafic

2) GESTION DES DECHETS

En 2022, la CUD a adopté son nouveau Programme Local de Prévention des Déchets Ménagers et Assimilés (PLPDMA) dont l'objectif ambitieux est de diminuer de 150kg par habitant et par an la production de déchets sur le territoire d'ici 2030, par rapport à 2010.

La Communauté Urbaine de Dunkerque assure le service public de prévention et de gestion des déchets ménagers et assimilés de ses 17 communes membres. Elle dispose d'un réseau d'infrastructures dédiées à la gestion des déchets :

- Un réseau de 4 déchèteries communautaires (soit 1 déchèterie pour 48 664 habitants).
- Un centre de transfert pour le tri des encombrants (avant envoi en enfouissement pour les déchets non valorisables et en valorisation énergétique pour les déchets valorisables).
- Un centre de Valorisation énergétique (CVE) pour les OMR, les encombrants et les refus de tri issus du Centre de tri.
- Un centre de valorisation organique (CVO) pour les ressources vertes.
- Un Centre de tri pour tous les emballages.

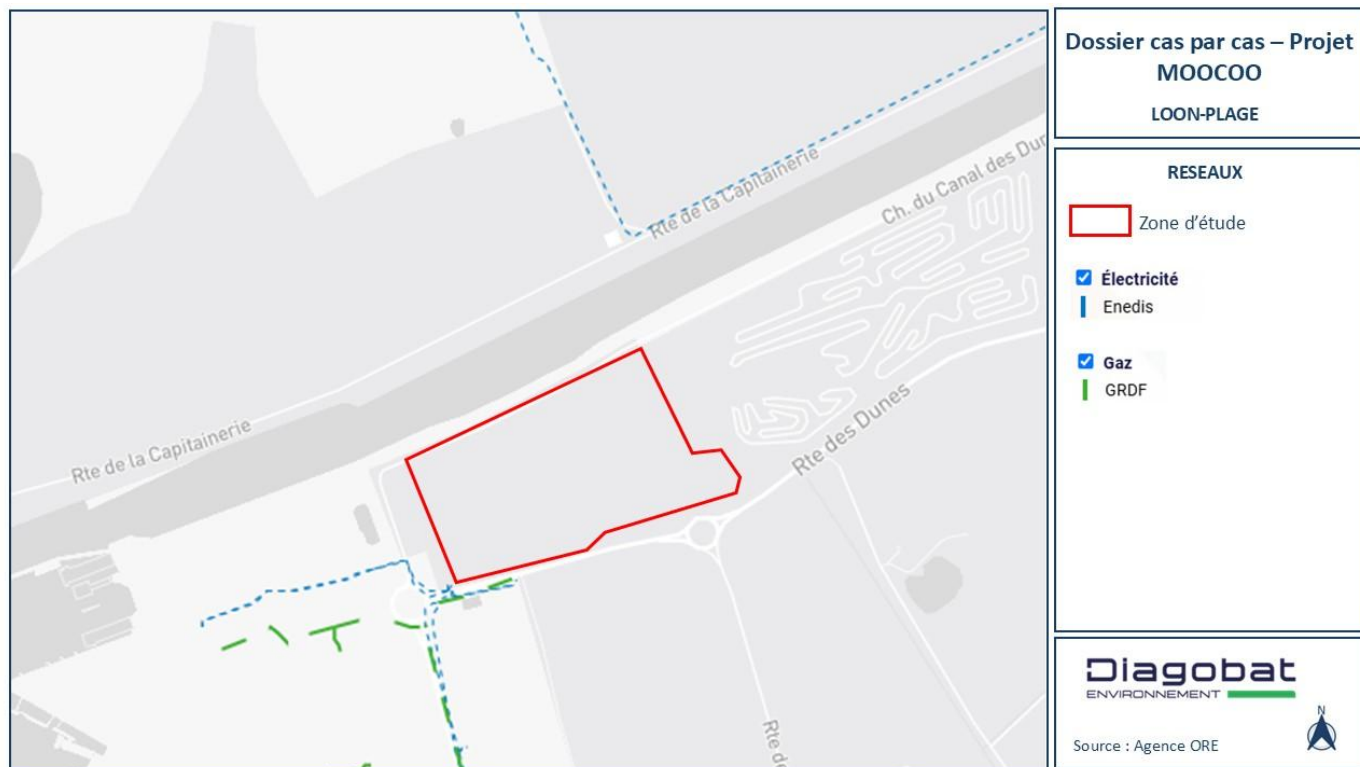
La commune de Loon-Plage ne dispose pas de déchèteries. Les plus proches sont celles de Petite-Synthe et Gravelines.

3) RESEAUX ET ASSAINISSEMENT

Le terrain est livré "en l'état" sans raccordement existant (conformément à l'AMI), l'ensemble des VRD (voiries, réseaux secs et humides) doit donc être créé.

Réseau de distribution électrique et de gaz

Aucun réseau de gaz et d'électricité ne passe au droit du site.



Réseaux de gaz et d'électricité

Réseau d'eau industrielle

Le terrain est localisé à proximité d'un réseau d'eau industrielle opéré par le Syndicat de l'Eau du Dunkerquois.

Eau potable

Le terrain n'est pas desservi par le réseau d'eau potable. Ce réseau est opéré par le Syndicat de l'Eau du Dunkerquois.

RISQUES ET SANTE

1) RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

1.1 RISQUES TECHNOLOGIQUES

Les communes de Dunkerque, Saint-Pol-sur-Mer, Fort-Mardyck, Mardyck, Grande-Synthe et Loon-Plage sont concernées par le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de la Zone Industriale-Portuaire de Dunkerque.

Le PPRT de la Zone Industriale-Portuaire de Dunkerque concerne 9 établissements classés SEVESO Seuil Haut au titre de la réglementation applicable aux installations classées. Il s'agit, d'Est en Ouest, des sites :

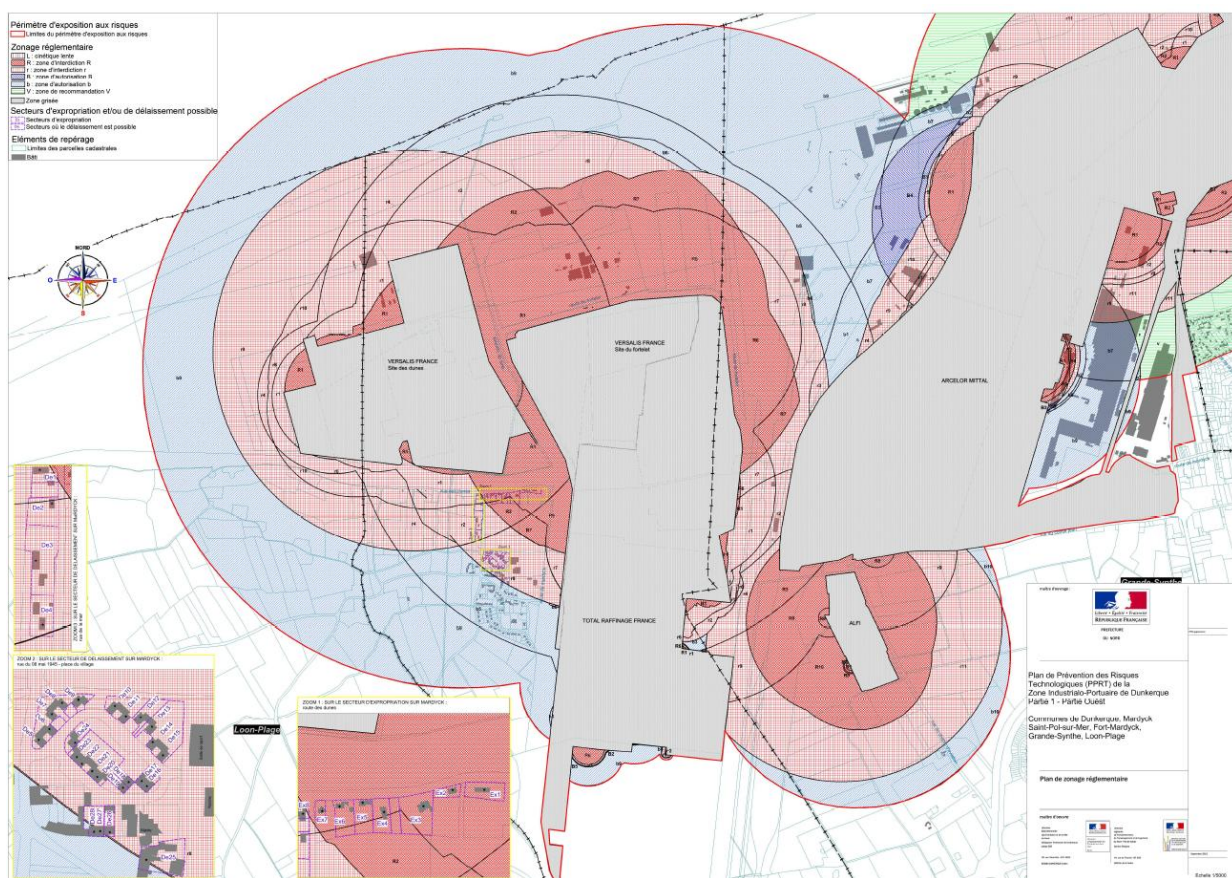
- Dépôts de Pétrole Côtiers à Saint-Pol-sur-Mer ;
- Rubis Terminal Site Unican à Dunkerque ;
- Rubis Terminal Site Môle 5 à Dunkerque ;
- Société de la Raffinerie de Dunkerque (SRD) à Dunkerque et Saint-Pol-sur-Mer ;
- ArcelorMittal Atlantique et Lorraine à Dunkerque et Grande-Synthe ;
- Air Liquide France Industrie (ALFI) à Grande-Synthe ;
- Total Raffinage France - Dépôt Pétrolier de la Côte d'Opale - Site de Mardyck à Grande-Synthe et Mardyck ;
- Versalis France Site du Fortelet à Mardyck ;
- Versalis France Site des Dunes à Mardyck et Loon-Plage

La zone d'étude n'est pas concernée par les zonages du PPRT de la Zone Industriale-Portuaire de Dunkerque.



Extrait du plan de zonage du PPRT de la Zone industrielle-portuaire de Dunkerque

Le site le plus proche du projet est Versalis France Site des Dunes dont le zonage réglementaire est présenté ci-dessous. Le projet n'est pas concerné par ce zonage du fait de son éloignement.

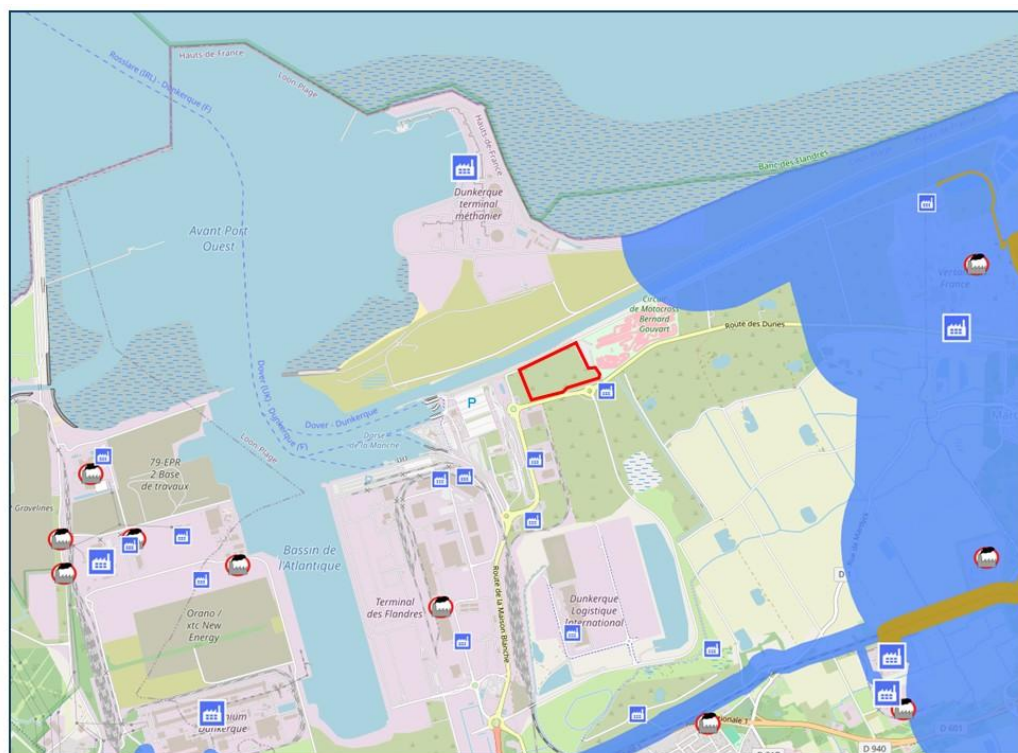


Extrait du PPRT

Plusieurs ICPE non SEVESO se trouvent à proximité du site :

Etablissement	Activité	Seveso	Etat	Régime	Distance avec le projet
Conserveries des Cinq Océans	Construction de bâtiments	Non	En exploitation avec titre	Enregistrement	Environ 100m au Sud-Est
Taillieu Logistique Nord	Entreposage et services auxiliaires des transports	Non	En exploitation avec titre	Enregistrement	Environ 350m au Sud-Ouest
CONHEXA LOGISTICS (Ex DUNCOLD)	Entreposage et services auxiliaires des transports	Non	En exploitation avec titre	Autorisation	Environ 740m au Sud-Est
M.G.F. Logistique	Non renseigné	Non	En exploitation avec titre	Autorisation	Environ 800M au Sud-Est
D FRESH LOGISTICS (ex DAILYFRESH)	Entreposage et services auxiliaires des transports	Non	En exploitation avec titre	Enregistrement	Environ 830m au Sud-Est

Aucune canalisation de gaz, d'hydrocarbures, de produits chimiques ne passe au droit du site.



**Dossier cas par cas – Projet
MOOCOO
LOON-PLAGE**

RISQUES TECHNOLOGIQUES

Zone d'étude

Installation industrielle

ICPE Seveso

ICPE non Seveso

Canalisations

Produits chimiques

Hydrocarbures

Gaz naturel

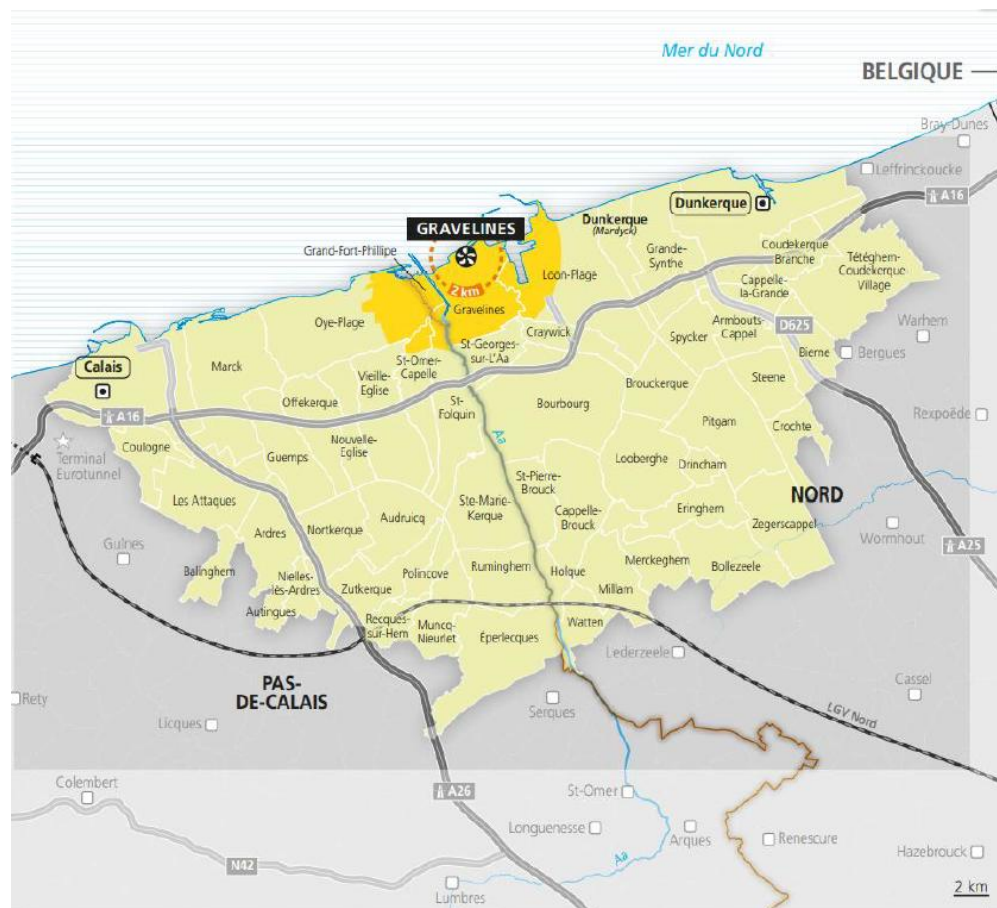
Diagob
ENVIRONNEMENT

Source : Géorisques



Risques naturels

La commune de Loon-Plage est concernée par le PPI de la centrale nucléaire de Gravelines et se trouve en partie au sein du « périmètre d'évacuation immédiate sur ordre du préfet uniquement. »



Centrale nucléaire de production d'électricité EDF

Périmètre de mise à l'abri «réflexe» : vous serez alertés par les sirènes et/ou recevrez un appel automatique sur votre ligne téléphonique fixe. Mettez-vous à l'abri dès l'alerte et suivez les consignes.

Périmètre d'évacuation «immédiate», sur ordre du préfet uniquement.

Périmètre PPI 0 - 20 km

Typologie des villes

Sous-préfecture Commune

Nombre de communes intégrées dans le rayon de

	Nord	Pas-de-Calais	TOTAL
0 – 5 km	3	3	6
0 – 20 km	29	24	53

Population communale

(au 1^{er} janvier 2018 - Source Insee)

0 – 5 km **18 603 habitants**

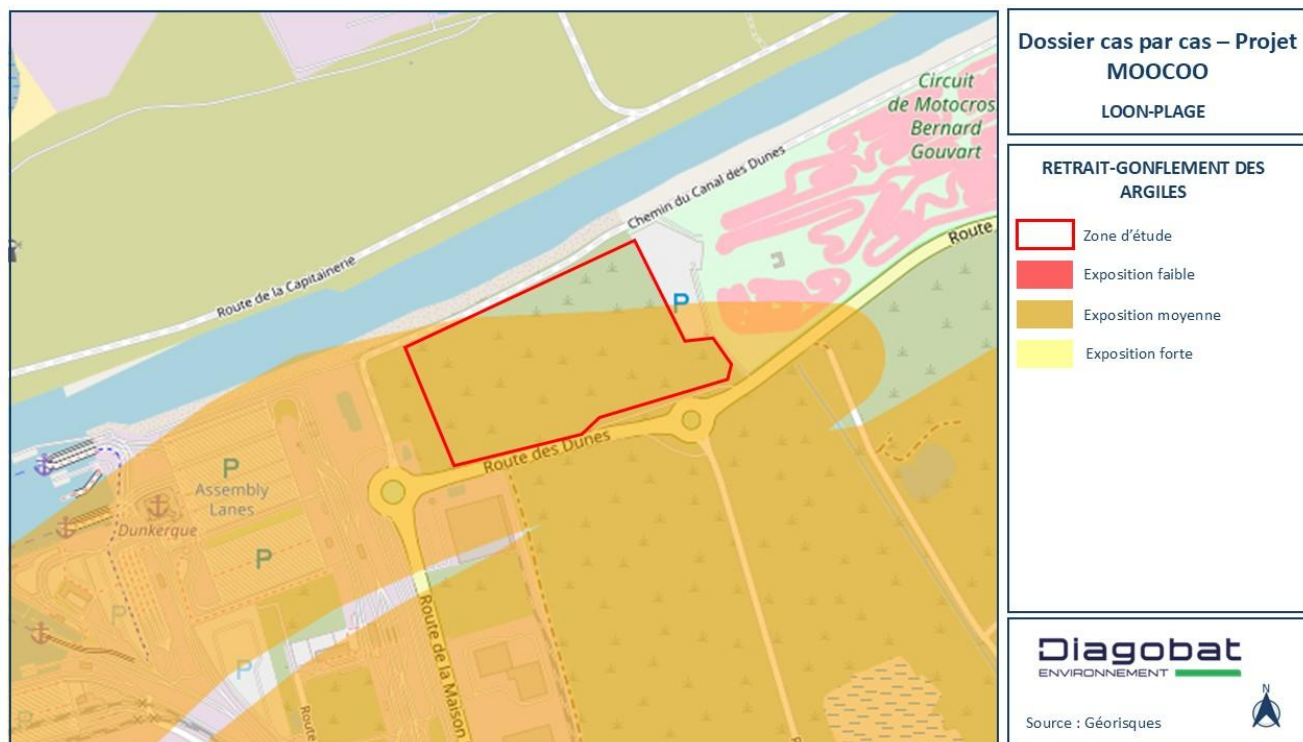
0 – 20 km **328 292 habitants**

PPI de la centrale nucléaire de Gravelines

1.2 RISQUES NATURELS

Retrait-gonflement des argiles

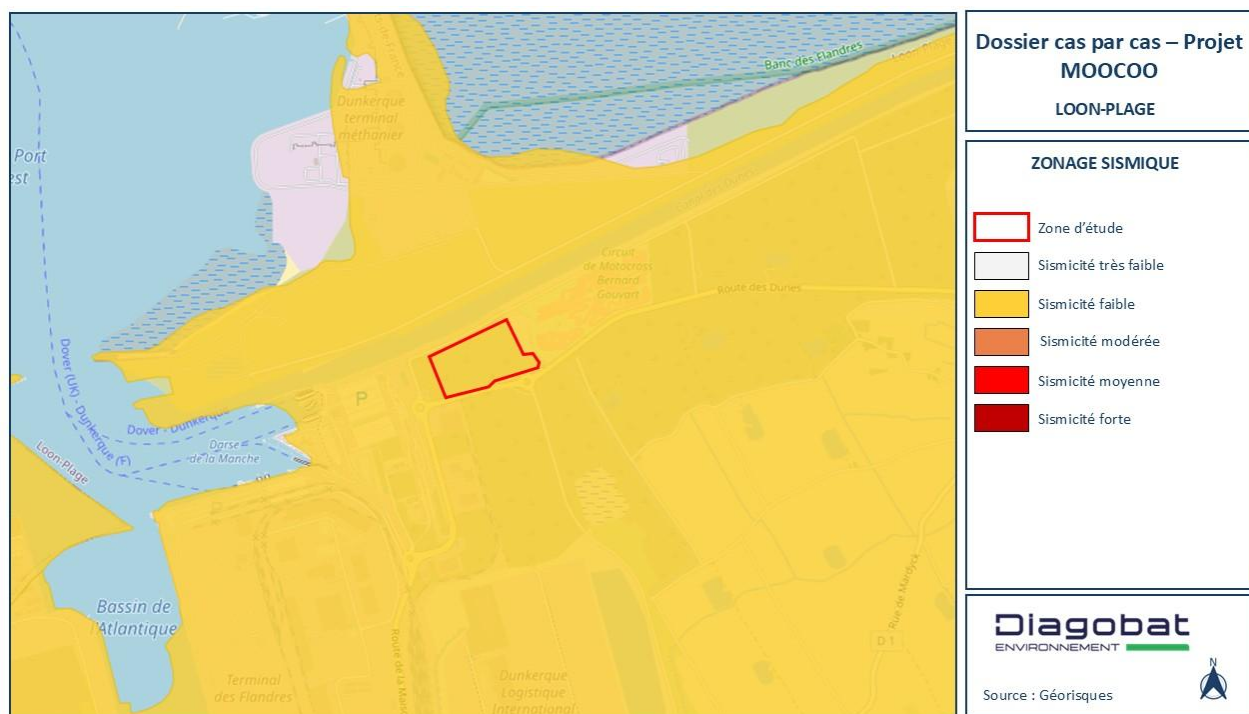
Le projet se trouve en zone d'exposition moyenne au risque du retrait-gonflement des argiles.



Retrait-gonflement des argiles

Sismicité

La zone d'étude est classée en zone de sismicité 2 – faible.



Zonage sismique

Mouvement de terrain

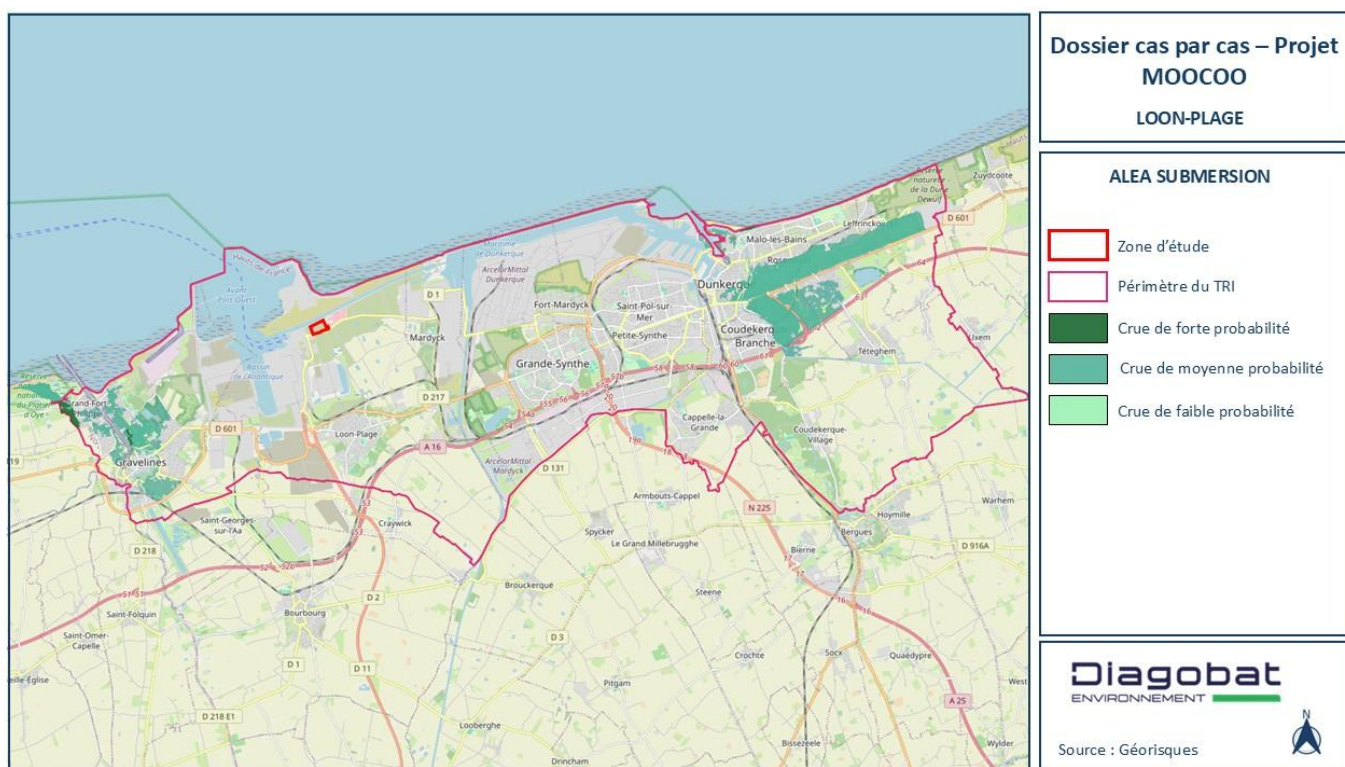
Aucun mouvement de terrain n'a été enregistré sur le site du projet ou à proximité.

Inondation

La commune n'est pas soumise à un PPRI / PPRL mais fait partie du TRI (Territoire à Risque Inondation) de Dunkerque. Deux territoires appartenant à ce TRI sont concernés par un PPRL :

- PPRL Ouest, de Oye-Plage à Gravelines,
- PPRL Est, Dunkerque et Bray-Dunes.

La zone d'étude ainsi que la commune de Loon-Plage ne sont pas concernées par les aléas submersion marine, débordement de cours d'eau et ruissellement fréquent identifiés dans ces deux PPRL.



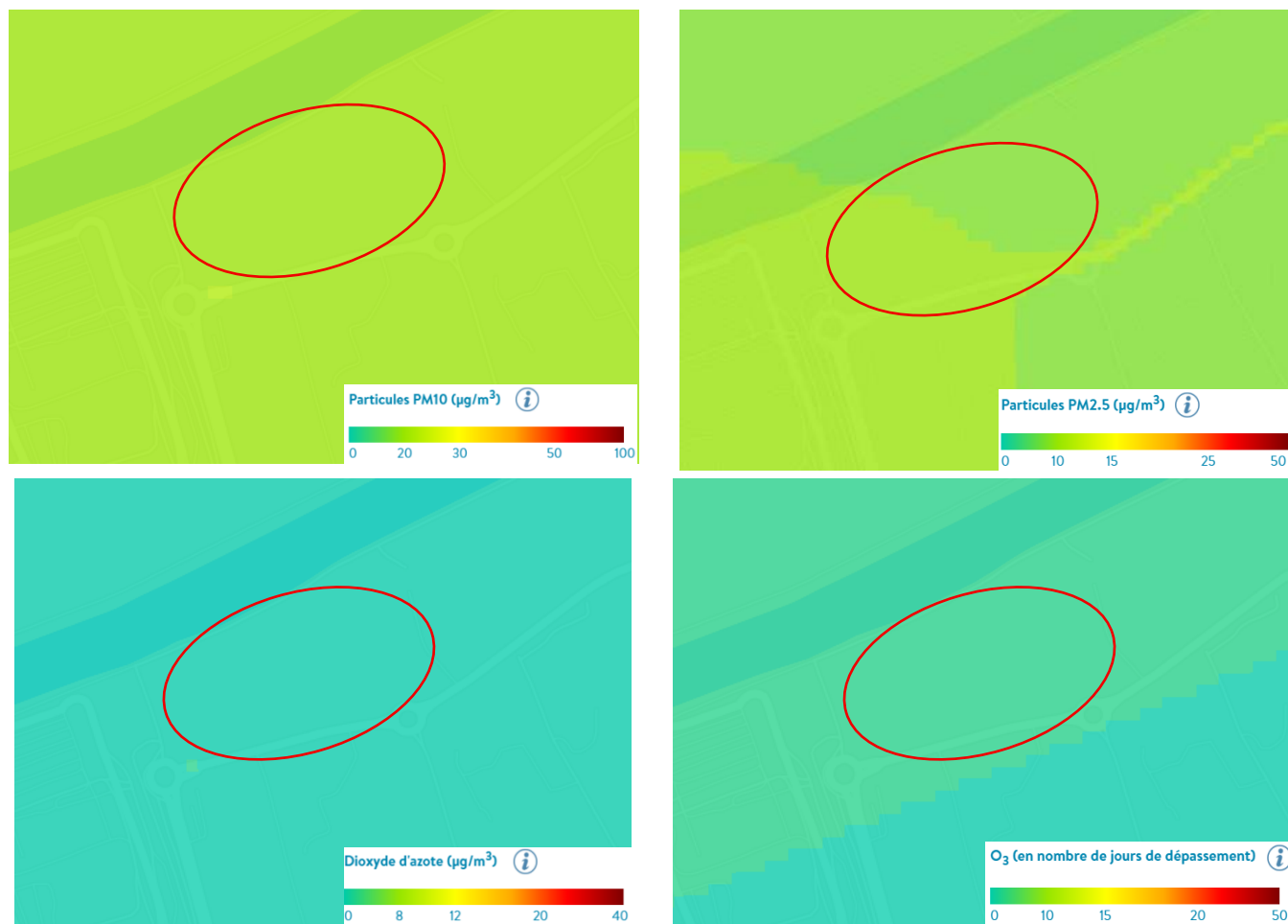
Aléa submersion

Le projet se trouve en zone potentiellement sujette aux inondations de cave (selon la fiabilité moyenne).

2 POLLUTION DE L'AIR

La région des Hauts-de-France est concernée par une forte urbanisation, avec une périurbanisation croissante et un réseau de transport multimodal très développé. La région accueille également des activités économiques diversifiées avec un tissu industriel dense.

Les polluants PM10, PM2.5, ozone et le dioxyde d'azote ont été mesurés pour toute la région Hauts-de-France. Les cartographiques ci-dessous ont été réalisées grâce aux données de Atmo HDF en 2024.



Concentration de polluants en 2024 au droit du site (Source : Atmo HDF)

Concernant les particules PM10 et PM2.5, aucune population n'est exposée à des dépassements de la valeur limite annuelle (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

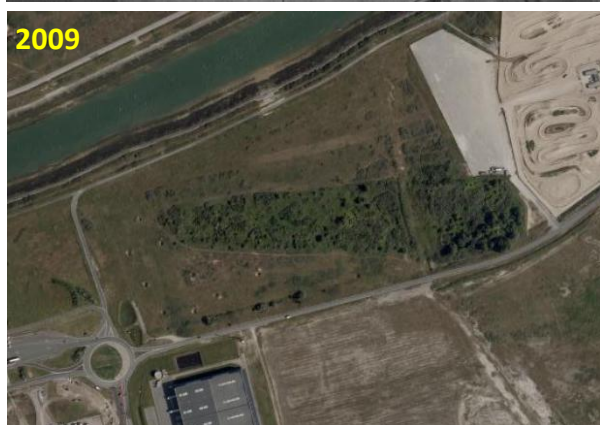
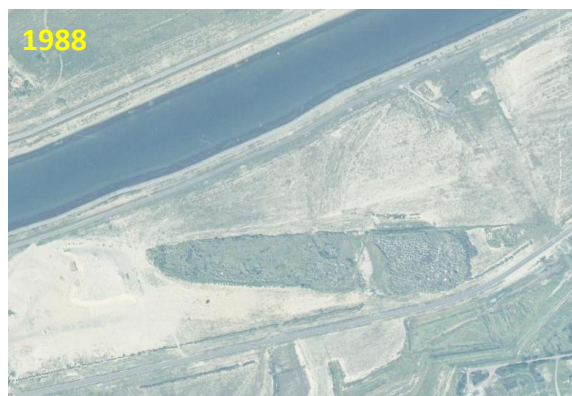
Concernant l'Ozone, la valeur limite est dépassée sur les axes routiers majeurs. Aucune population n'y est exposée.

Aucune population n'est exposée au dépassement de la valeur cible pour la protection de la santé pour l'ozone.

La qualité de l'air au niveau du site reste bonne à moyenne. La qualité de l'air se dégrade aux abords de certains bâtiments industriels et aux abords des routes principales.

3 POLLUTION DES SOLS

Jusque début des années 80, quelques habitations étaient présentes au Nord du site. Le terrain n'a jamais connu d'usage industriel.



Aucun site BASOL / BASIAS n'est recensé à proximité du projet.

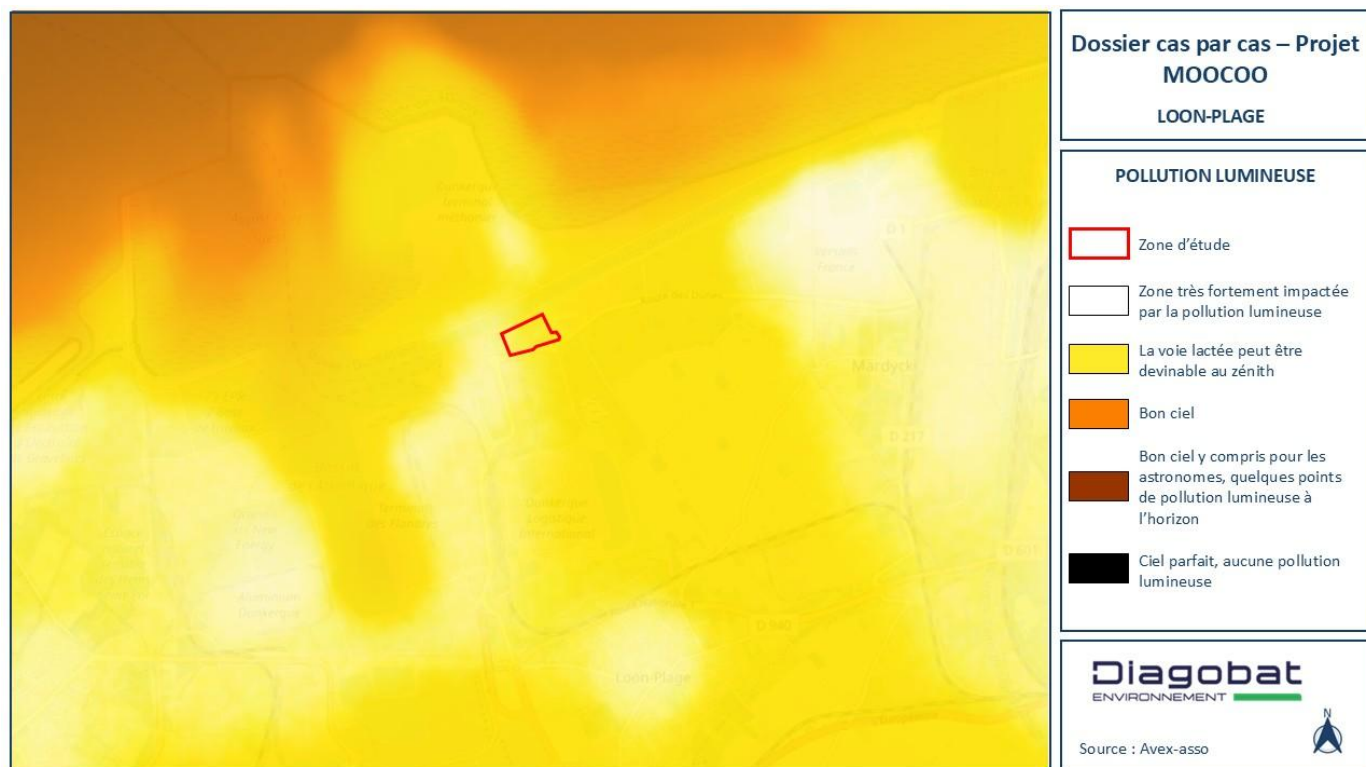


Localisation des sites potentiellement pollués proches du site

4 POLLUTION LUMINEUSE

La pollution lumineuse est source de privation de l'observation du ciel étoilé ainsi que source de perturbations pour la biodiversité.

Le projet, la commune de Loon-Plage et les communes voisines sont concernées par la pollution lumineuse.



Pollution lumineuse

5 ENVIRONNEMENT SONORE

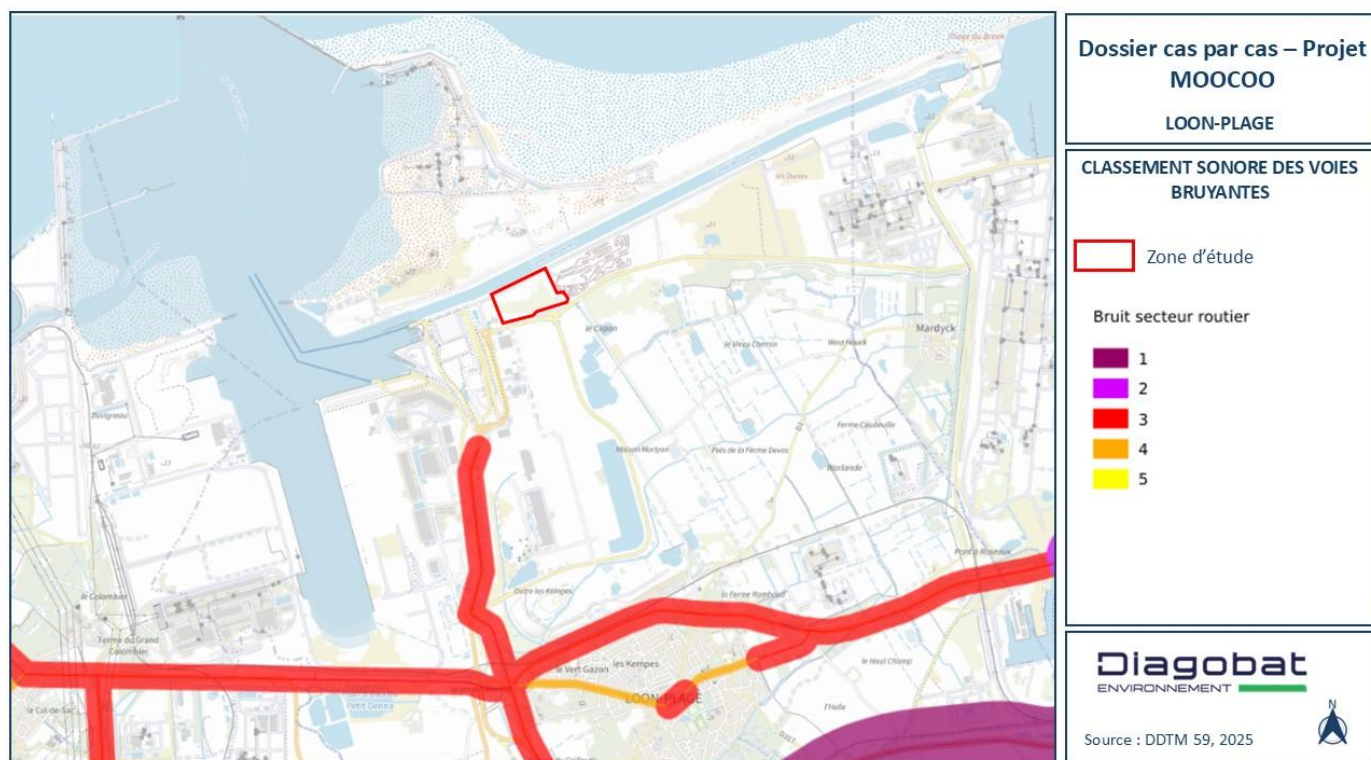
Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du département du Nord a été approuvé en octobre 2013. La commune de Loon-Plage est soumise au PPBE de 4^e échéance (2024-2029) élaboré à l'échelle de la Communauté urbaine de Dunkerque, en partenariat avec le Grand Port Maritime de Dunkerque.

Voies routières

La DDTM du nord a recensé les zones exposées au bruit et a classé les infrastructures en cinq catégories, allant de 1 à 5 comme détaillé dans le tableau ci-dessous :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB (A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB (A)	Secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche
1	L > 81	L > 76	300 m
2	76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	250 m
3	70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	100 m
4	65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	30 m
5	60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	10 m

Le projet n'est pas impacté par des voies classées comme bruyantes par la DDTM du Nord, ni par aucune autre source de nuisance sonore.



Classement des voies routières bruyantes

Le projet n'est également pas impacté par des nuisances provenant de voies ferroviaires et d'aérodrome.

7. ANALYSE DES INCIDENCES

1) EFFETS CUMULES AVEC DES PROJETS SITUÉS À PROXIMITÉ DE L'OPÉRATION

Le projet contribuera au bon fonctionnement de la zone industrialo-portuaire en offrant une aire de stationnement pour poids lourds ainsi que des services associés (restauration, sanitaires, hébergement).

2) ANALYSE DES INCIDENCES POTENTIELLES ET PRÉSENTATION DES MESURES ERC

Afin de faciliter la lecture et la compréhension du chapitre ci-dessous :

- Les incidences sont précédées d'un pictogramme  ou 
- Les mesures prévues le cas échéant sont présentées dans des encadrés

2.1 MILIEU PHYSIQUE

- L'opération réaménagement intégralement les parcelles en retravaillant les niveaux du terrain naturel afin de faciliter les déplacements, garantir l'accessibilité du site aux personnes à tous, assurer le raccordement aux voiries existantes et permettre la gestion des eaux pluviales du futur projet. Ces interventions entraîneront une modification de la topographie et généreront des déblais et des remblais.

MESURE PRÉVUE PAR LE PROJET

Les sols pourront être réutilisés pour la réalisation du projet paysager. Le cas échéant, les déblais seront évacués vers des filières de traitement appropriées.

- Les caractéristiques des sols auront une incidence directe (nature des sols, perméabilité) sur la réalisation des travaux (méthodologie, engins, période...) et sur la pérennité des aménagements et des constructions.

MESURE PRÉVUE PAR LE PROJET

Des interventions pour la réalisation d'études géotechniques seront menées afin de :

- confirmer ou préciser la lithologie au droit des parcelles ;
- disposer de l'ensemble des informations nécessaires au dimensionnement des éléments du projet.

L'ensemble des recommandations formulées par le BET dans le cadre des rapports d'études géotechniques sera pris en compte par la maîtrise d'ouvrage.

2.2 MILIEU AQUATIQUE

- + Une étude de sol sera réalisée sur les parcelles du projet afin de confirmer la profondeur de la nappe au droit du site.
- Une pollution liée à la réalisation des travaux pourrait avoir des incidences sur la qualité des sols et eaux souterraines.

MESURE PRÉVUE PAR LE PROJET

Le règlement du chantier imposera à l'ensemble des entreprises intervenant sur les parcelles de respecter des bonnes pratiques visant à maîtriser les sources de pollution (moyens et méthodes de stockage, systèmes de décantation, séparateurs à hydrocarbures...), mais également de prévoir les bons comportements en cas de pollution accidentelle.

- La gestion des espaces paysagers en exploitation pourra générer des pollutions diffuses qui pourront impacter les eaux souterraines.

MESURE PRÉVUE PAR LE PROJET

L'utilisation de produits phytosanitaires ou biocide au sein des espaces végétalisés du site sera interdite. Un entretien suivant des techniques douces et raisonnées sera encouragé.

2.3 MILIEU NATUREL

- Des espaces verts (principalement strate herbacée) seront consommés dans le cadre du projet.

MESURES PRÉVUES PAR LE PROJET

Afin de prévenir tout risque de perturbation de la faune et d'améliorer la biodiversité du site, il conviendra de mettre en œuvre les recommandations suivantes :

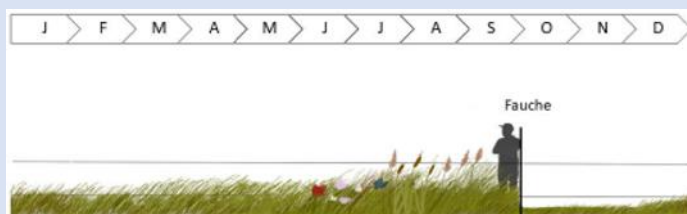
- En cas d'abattage d'arbres / arbustes, les travaux devront impérativement débuter en dehors de la période de sensibilité de la faune, soit en dehors de la période de reproduction et de nidification des oiseaux, comprise entre mi-mars et la fin du mois d'août.

Mois	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Période d'intervention												

- Favoriser la plantation d'espèces arborées et arbustives indigènes.
- Veiller à limiter les émissions lumineuses en phase chantier et en exploitation : période d'éclairage / orientation / intensité / détection de mouvements...



- Proscrire l'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien des différents espaces d'agrément.
- Favoriser une gestion différenciée.



2.4 PAYSAGE ET PATRIMOINE

- Le site du projet est localisé dans une zone de sensibilité archéologique de niveau 3 (seuil de saisine fixé à 500 m²).

MESURE PRÉVUE PAR LE PROJET

La DRAC sera consultée dans le cadre de l'instruction du projet afin de déterminer la nécessité ou non de prescrire un diagnostic archéologique.

L'implantation du projet engendrera un impact paysager modéré.

MESURE PRÉVUE PAR LE PROJET

Il est prévu la plantation d'arbres, de haies et le semis de prairie fleuries, améliorant le paysage portuaire.

2.5 MILIEU HUMAIN

- + La réalisation de l'opération va être source d'emploi locaux en phase chantier comme en exploitation (agent de sécurité).
- + Le projet sera source de création et d'amélioration des conditions d'accueil et de repos des conducteurs de poids lourds, tout en répondant à un besoin identifié sur le territoire.

2.6 MILIEU URBAIN

- Au cours des travaux, les allers et venues des engins de chantier et des véhicules de livraison pourront occasionner des perturbations sur les voiries alentours.

MESURES PRÉVUES PAR LE PROJET

Les travaux seront encadrés par un règlement de chantier qui imposera le respect de bonnes pratiques.

- + Le projet permettra de canaliser les flux des poids lourds dans la zone industrialo-portuaire de Dunkerque. De plus la double entrée permettra de ne pas saturer le giratoire.

- Le terrain est livré “en l’état” sans raccordement existant (conformément à l’AMI), l’ensemble des VRD (voiries, réseaux secs et humides) doit donc être créé.

MESURES PRÉVUES PAR LE PROJET

Le projet se raccordera aux différents réseaux :

- Le projet respectera les prescriptions strictes du CDC du GPMD sur la gestion pluviale, rejets d’eaux usées et raccordements aux réseaux collectifs.
- En fonction de la puissance électrique souhaitée, RTE ou Enedis sera contacté pour le raccordement électrique nécessaire aux activités.
- Si nécessaire, les demandes de raccordements en eau industrielle seront à solliciter directement auprès du syndicat de l’Eau du Dunkerquois.
- le Syndicat de l’Eau de Dunkerque sera également sollicité pour les demandes de raccordement en eau potable.

- L’opération sera source de déchets :
 - En chantier : génération de déchets de tous types : terres végétales, déchets inertes, déchets potentiellement dangereux...
 - En exploitation : déchets verts, déchets domestiques.

MESURE PRÉVUE PAR LE PROJET

Le projet prévoit la mise en place d'un local déchets sécurisés avec tri sélectif (ordures ménagères, emballages, déchets spécifiques éventuels des PL).

2.7 RISQUE ET SANTE

❖ Risques naturels et technologiques

- ⊕ Le projet n'est pas concerné par le PPRT de la zone industrialo-portuaire.
- ⊖ Le projet se trouve dans le « périmètre d'évacuation immédiate sur ordre du préfet uniquement », du PPI de la centrale nucléaire de Gravelines

MESURE PRÉVUE PAR LE PROJET

En cas d'alerte nucléaire, les usagers du site respecteront les prescriptions du PPI.

- ⊖ Le projet est concerné par un risque modéré pour l'aléa retrait-gonflement des argiles.

MESURE PRÉVUE PAR LE PROJET

Des interventions pour la réalisation d'études géotechniques seront menées afin de :

- confirmer ou préciser la lithologie au droit des parcelles ;
- disposer de l'ensemble des informations nécessaires au dimensionnement des éléments du projet.

L'ensemble des recommandations formulées par le BET dans le cadre des rapports d'études géotechniques sera pris en compte par la maîtrise d'ouvrage.

❖ Pollution des sols/eaux

- ⊖ La phase travaux peuvent générer d'éventuels rejets accidentels de substances polluantes en surface :
 - ❖ La production de matières en suspension liée aux terrassements ;
 - ❖ L'utilisation de produits bitumeux ;
 - ❖ Le rejet d'huile et/ou d'hydrocarbures issus de l'entretien ou de la circulation des engins de chantier.

MESURE(S) PRÉVUE(S) PAR LE PROJET

Le règlement de chantier imposera à l'ensemble des entreprises intervenant sur les parcelles de respecter des bonnes pratiques visant à maîtriser les sources de pollution (moyens et méthodes de stockage, systèmes de décantation, séparateurs à hydrocarbures...), mais également de prévoir les bons comportements en cas de pollution accidentelle.

- ⊕ Le site n'a jamais accueilli de bâtiments à caractère industriel et potentiellement polluant.

❖ Qualité de l'air

- ⊖ Les travaux peuvent polluer l'environnement et générer différentes émissions dans l'air :
 - ❖ Les gaz d'échappement des machines et engins
 - ❖ Les émissions de poussières
 - ❖ Les émissions des solvants

❖ Les émissions d'hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP)

MESURE(S) PRÉVUE(S) PAR LE PROJET

Les travaux seront encadrés par un règlement de chantier qui imposera le respect de bonnes pratiques visant à réduire les impacts sur l'environnement et la santé.

Les dispositions concerneront notamment : l'organisation et la propreté du chantier, les livraisons et la circulation sur le chantier, les nuisances et pollutions (bruit, poussières, produits chimiques ...), la gestion des déchets, de l'énergie et de l'eau.

— En phase exploitation, l'opération est susceptible d'influencer légèrement la qualité de l'air locale via :

- La circulation des poids lourds
- Les émissions liées à l'exploitation des bâtiments (ventilation et systèmes de chauffages)
- L'utilisation de produits polluants pour l'entretien des espaces verts.

MESURE(S) PRÉVUE(S) PAR LE PROJET

Plusieurs bonnes pratiques sont prévues en conception et en exploitation pour limiter les émissions dans l'air de l'opération :

- Conception énergétique des bâtiments permettant de limiter les besoins en chauffage / froid ;
- Limitation de la vitesse des véhicules sur le site ;
- Sensibilisation des usagers à l'arrêt des moteurs pendant les phases de stationnement.
- Gestion écologique des espaces verts du projet et interdiction des produits phytosanitaires.

❖ **Environnement sonore**

— Les travaux seront de nature à générer du bruit (circulation d'engins, fonctionnement d'outils, manœuvres de camions...)

MESURE(S) PRÉVUE(S) PAR LE PROJET

Les travaux seront encadrés par un règlement de chantier qui imposera le respect de bonnes pratiques visant à réduire les impacts sur l'environnement et la santé.

Les dispositions concerneront notamment : l'organisation et la propreté du chantier, les livraisons et la circulation sur le chantier, les nuisances et pollutions (bruit, poussières, produits chimiques ...), la gestion des déchets, de l'énergie et de l'eau.

— Le projet sera également source de bruit en exploitation (moteurs en fonctionnement, manœuvres, etc).

MESURE PRÉVUE PAR LE PROJET

Mise à disposition de bornes électriques permettant l'alimentation des groupes frigorifiques des poids lourds, évitant ainsi le fonctionnement des groupes au diesel durant les périodes de stationnement

❖ **Pollution lumineuse**

- Les éclairages du projet sont susceptibles de générer une pollution lumineuse.

MESURE PRÉVUE PAR LE PROJET

Le projet veillera à limiter les émissions lumineuses en phase chantier et en exploitation : période d'éclairage / orientation / intensité / détection de mouvements...