



Liberté • Egalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**PRÉFET DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement

Service
Information,
Développement
Durable et Évaluation
Environnementale

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE CALAIS : CALAIS PORT 2015

SUPERSTRUCTURES, AMÉNAGEMENTS ET ÉQUIPEMENTS TERRESTRES

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES PORTS DU DÉTROIT

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE SUR L'ÉTUDE D'IMPACT

Synthèse de l'avis

La société d'exploitation des ports du détroit s'est vu confier le financement, la conception et la réalisation du projet Calais Port 2015 par le conseil régional Hauts-de-France.

Le projet poursuit des objectifs de développement économique et logistique. Il vise à adapter les infrastructures portuaires aux évolutions prévisibles et en cours, à savoir l'augmentation de la taille des ferries et autres navires, la saturation prévisible du port face à l'augmentation du trafic trans-Manche, le développement de l'intermodalité à l'échelle intra-européenne (desserte par cabotage maritime et voies ferrées), l'offre d'une capacité d'accueil suffisante sur le long terme et modulable sur le très long terme.

On distingue deux phases de travaux :

- la réalisation des infrastructures maritimes structurantes, en particulier la création d'un nouveau bassin maritime et de ses terres-pleins logistiques (première phase du projet) ;
- l'aménagement des infrastructures et équipements terrestres nécessaires à l'exploitation de ces infrastructures nouvelles (seconde phase du projet).

Le présent avis porte sur la seconde phase du projet.

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques visées par l'article R122-5 du code de l'environnement.

L'aménagement des superstructures et équipements du nouveau bassin portuaire et des terre-pleins destinés à son exploitation est la résultante directe des choix de la première phase d'aménagement. En ce sens, les choix les plus structurants pour le territoire littoral ne peuvent être évalués que par rapport à cette première phase.

Les enjeux de la seconde phase d'aménagement concernent principalement la préservation de la qualité des eaux, le développement de l'inter-modalité dans la desserte du port, les impacts induits sur les trafics en entrée et en sortie de l'espace portuaire et sur le Calaisis de façon plus globale, la bonne application de principes d'évitement des impacts sur la dune de l'Hoverport, voisine des aménagements.

Afin d'améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement, l'autorité environnementale recommande principalement :

- de préciser les moyens de surveillance et les objectifs de qualité des eaux, en particulier celles destinées à l'infiltration ;
- d'estimer la charge polluante des eaux usées émises et de vérifier la capacité de la station d'épuration à traiter des apports supplémentaires ;
- d'éviter toute intervention paysagère sur les dunes de l'Hoverport au profit d'un plan de conservation purement écologique de cet espace pour maintenir l'expression de la dynamique dunaire spontanée ;
- de compléter le dossier par un point d'étape sur la mise en œuvre des mesures d'évitement, réduction, compensation et accompagnement des impacts sur la biodiversité définies et arrêtées lors de la première phase d'aménagement ;
- d'étudier les effets induits du projet sur l'aménagement du Calaisis, notamment en termes de trafic, de pression touristique sur le littoral et d'artificialisation accrue des espaces.

Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'évaluation environnementale stratégique et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Pour le Préfet
Le Directeur régional adjoint

06 JAN. 2011
Yann Gourio

Avis détaillé

1. CONTEXTE JURIDIQUE DU PROJET AU REGARD DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

La deuxième phase du projet d'extension du port de Calais fait l'objet d'une étude d'impact en application de l'article R122-2 du code de l'environnement.

Le présent avis est rendu sur la base du dossier complet comprenant l'étude d'impact et le dossier d'autorisation loi sur l'eau, reçus le 8 novembre 2016. Il vise à informer le porteur de projet, le public et l'autorité décisionnaire de la qualité de l'étude d'impact produite et de la prise en compte de l'environnement.

L'avis de l'autorité environnementale est adressé à la direction départementale des territoires et de la mer du Pas-de-Calais et sera être joint au dossier d'enquête publique. Il ne préjuge pas de la décision qui sera rendue par l'autorité compétente sur le projet.

2. PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet Calais Port 2015 s'organise autour de la réalisation d'un nouveau bassin créé sur l'espace maritime en bordure nord du port actuel. Ce bassin est isolé de la mer par la construction d'une jetée nouvelle.

Cette phase du projet a donné lieu à une autorisation préfectorale le 19 décembre 2012 délivrée au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement en vue de la réalisation d'infrastructures maritimes structurantes : digues, perrés, nouveau bassin portuaire et terres-pleins, gestion des sables excédentaires. Cette phase de l'aménagement a donné lieu à un avis de l'autorité environnementale en date du 19 septembre 2011. D'autres autorisations sont intervenues portant sur les thématiques suivantes : coupe de plantes aréneuses, dérogation à la protection des espèces, autorisation d'extension de port maritime, transfert de gestion du domaine public maritime, diagnostic archéologique.

La présente demande porte sur l'aménagement des infrastructures et équipements nécessaires à l'exploitation du bassin, à savoir :

- des superstructures terrestres : bâtiments, ouvrages d'arts ;
- les voiries et réseaux divers ;
- le poste d'accostage avec les passerelles roulières et piétonnes ;
- les équipements de distribution d'énergie et de chaleur.

Il implique une actualisation de l'étude d'impact, réalisée lors de la première phase, au titre de :

- l'article R122-2 du code de l'environnement, rubriques 6d infrastructures routières, 10c ports de commerce, quais de chargement et de déchargement reliés à la terre et avant-ports accessibles aux bateaux de plus de 1350 t, 10d ports et installations portuaires, y compris ports de pêche ;
- des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement (loi sur l'eau), rubriques 2150 : rejets d'eaux pluviales, 2230 : rejets dans les eaux de surface, 4120 : travaux d'aménagements portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu.

Les travaux consistent à réaliser :

- 805 m de voie ferrée destinées au fret ;
- l'élargissement et l'assainissement de la rocade existante sur 3 500 m ;
- 16 717 m de voiries internes au site (hors rocade) ;
- 7 giratoires d'une surface cumulée de 7 000 m², ;
- 6 ouvrages d'art de franchissement de voirie d'un linéaire cumulé de 188 m ;
- des postes à quai permettant l'accueil de ferries de plus de 1 350 tonnes et des installations portuaires sur 46 ha de plate-formes ;
- 11 000 m² de bâtiments (réception du public, administration, bâtiments techniques).

3. ANALYSE DE LA QUALITÉ DU CONTENU DE L'ÉTUDE D'IMPACT ET DU CARACTÈRE APPROPRIÉ DES INFORMATIONS QU'IL CONTIENT

3.1. Eau et milieux aquatiques

Gestion des eaux pluviales

Le projet présente les ouvrages de rejet des eaux pluviales par bassin versant (5 exutoires en mer et 2 en infiltration) au niveau des terres-pleins et de la rocade. Les ouvrages sont dimensionnés pour traiter une pluie décennale. Pour cette fréquence, la somme des débits rejetés est de l'ordre de 1,26 m³/s. Les unités de traitements des eaux pluviales sont, soit des séparateurs, soit des décanteurs lamellaires. Les autres principaux équipements comprennent des bassins de stockage et d'infiltration et un dispositif spécifique de collecte des eaux polluées des zones d'isolement de véhicules incendiés.

L'autorité environnementale recommande de préciser les modes d'entretien des ouvrages de traitement, les moyens de surveillance et objectifs de qualité des eaux destinées à l'infiltration et la destinée des déchets générés.

Les ouvrages traiteront la pollution chronique (particules et hydrocarbures issus des véhicules) et saisonnière (produits contre le gel) et les pollutions accidentelles (isolement des déversements accidentels jusqu'à 30 m³).

Le dossier indique que l'assainissement des élargissements et autres modifications réalisées sur la rocade veillera à préserver les eaux superficielles et souterraines considérées comme vulnérables. En effet, les sols sableux ne protègent pas les eaux souterraines de l'infiltration des pollutions et les faibles débits du réseau de canaux limitent l'auto-épuration. Le dossier prévoit un réseau de collecte et de traitement étanche, un confinement des pollutions accidentelles, puis un bassin d'infiltration. Les rejets potentiels de produits polluants issus de la circulation routière et le confinement des eaux souillées ayant servi à éteindre les incendies sont correctement traités dans le dossier.

Par ailleurs, les eaux de ruissellement de la station de transit des matériaux inertes seront dirigées vers un bassin de décantation, couplé à un séparateur à hydrocarbures de classe 1, avant rejet vers les eaux marines. Le dossier reprend les normes de rejet déjà appliquées lors de la première phase d'aménagement.

En phase chantier, les eaux produites au droit de la centrale à béton font l'objet d'un prétraitement, de même que pour les eaux pluviales issues de la station de transit des matériaux minéraux.

L'autorité environnementale recommande de préciser les objectifs de qualité des eaux marine et de vérifier la compatibilité des rejets à ces objectifs.

En phase exploitation, un suivi de la qualité des eaux littorales sur 5 stations est prévu sur 5 ans.

L'autorité environnementale recommande de proroger ce suivi autant que de besoin au regard des résultats obtenus.

Alimentation en eau potable

La zone portuaire sera alimentée en eau potable à partir du réseau public. L'eau sera destinée aux usages sanitaires des bâtiments et navires, ainsi qu'à la protection incendie des terres-pleins et de leurs équipements.

L'autorité environnementale recommande de préciser l'estimation des consommations dédiées à chaque usage et de réfléchir aux possibilités d'économie et de recyclage des eaux, telle que la valorisation des eaux pluviales à des fins de réserve incendie par exemple.

Assainissement des eaux usées

Les eaux usées seront collectées de façon séparative. La station d'épuration Jacques Monod à Calais pourra traiter l'apport supplémentaire d'eaux usées (de l'ordre de 1 366 EH par an).

La topographie plane implique la mise en place de deux postes de refoulement et de deux postes de relevage. Compte-tenu de la séparation entre eaux pluviales et usées, le dossier ne mentionne pas de déversoir d'orage.

3.2. Biodiversité

Le dossier présente les investigations écologiques développées en 2009, 2010, 2013 et 2015 dans le cadre de la première phase du projet. En effet, cette première phase de création de la jetée, d'un bassin nouveau et de ses terres-pleins est celle qui détermine les emprises du projet vis-à-vis du milieu marin, de l'estran et des zones dunaires voisines. Elle conditionne aussi les incidences sur l'hydrosédimentologie locale, qui induit sur le long terme les dynamiques et la structuration des habitats le long de la côte.

Deux aires d'étude ont été définies : l'aire principale d'inventaire incluant l'ensemble des variantes, l'aire globale de l'étude qui s'étend sur l'est calaisien pour prendre en compte les habitats des oiseaux littoraux et mammifères marins.

Le complexe de dunes, estrans, friches anthropiques et milieu aquatique détermine 9 habitats d'intérêt communautaire et 10 habitats naturels patrimoniaux à l'échelle régionale. Il justifie la délimitation de zones naturelles d'inventaire écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) et d'espaces protégés, dont les plus proches sont les suivantes :

- ZNIEFF de type 1 « platier d'Oye et plage du Fort Vert » ;
- ZNIEFF de type 1 « dunes de Blériot-Plage » ;
- site du « fort Vert » et des « dunes de Fort-Mahon », espaces naturels sensibles appartenant au conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres
- réservoirs biologiques et corridors écologiques littoraux recensés au schéma régional de cohérence écologique Nord Pas-de-Calais

L'autorité environnementale recommande de situer le projet par rapport au parc naturel marin à l'ouvert des estuaires picards et de la côte d'Opale.

La flore des dunes de l'Hoverport est particulièrement diversifiée avec 17 espèces végétales protégées et 36 espèces patrimoniales, parfois plus rares, recensées en 2009. L'échantillonnage de la faune invertébrée comprend 41 mollusques, 12 odonates, 20 papillons diurnes, 12 orthoptères. La

faune vertébrée comprend 5 espèces d'amphibiens, 1 reptile, 60 oiseaux dans l'aire d'étude principale, 80 oiseaux dans l'aire d'étude globale, 9 espèces de mammifères dans l'aire d'étude principale, 13 espèces de mammifères dans l'aire d'étude globale, plusieurs mammifères marins (Marsouin commun, Phoque gris, Phoque veau-marin pour ce qui est des espèces régulières).

Le dossier ne traite pas concrètement des interactions entre la seconde phase d'aménagement et les espèces et habitats. La seconde phase est pourtant concernée par la mise en œuvre de certaines mesures d'évitement, réduction, compensation et accompagnement des impacts initiées lors de la première phase (arrêté préfectoral du 3 août 2012 portant dérogation à la protection des espèces), en particulier et de façon non limitative :

- la préservation des végétations des dunes de l'Hoverport au titre du paysage ;
- la mise en place d'une zone de quiétude favorable à certains oiseaux nicheurs (Grand Gravelot, Cochevis huppé, Traquet motteux) au sein de la plate-forme portuaire ;
- la prévention de l'extension des espèces exotiques envahissantes à la faveur des travaux ;
- les précautions de chantier ;
- le suivi du projet par un comité scientifique et les accès à des fins de suivi par les experts naturalistes.

L'autorité environnementale recommande :

- *de différencier les enjeux écologiques propres à la première et la seconde phase du projet ;*
- *d'ajouter au dossier un point d'étape sur la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement des impacts sur la biodiversité définies et arrêtées lors de la première phase d'aménagement.*

3.3. Natura 2000

Le projet Calais Port 2015 se trouve dans un contexte littoral comportant un réseau dense de sites Natura 2000, à savoir :

- la zone spéciale de conservation (ZSC) « falaises et pelouses du cap Blanc-Nez, du mont d'Hubert, des Noires Mottes, du fond de la Forge et du mont de Couple » à 7 km ;
- la ZSC « prairies et marais tourbeux de Guînes » à 9 km ;
- la zone de protection spéciale (ZPS) « bancs de Flandres » à 9 km ;
- la ZSC « récifs Gris-Nez Blanc-Nez » à 10 km ;
- la ZPS « cap Gris-Nez » à 10,2 km ;
- la ZPS « platier d'Oye » à 11,2 km ;
- la ZSC « pelouses et bois neutrocalcicoles des cuestas du Boulonnais et du pays de Licques et forêt de Guînes » à 19 km ;
- la ZSC « ridens et dunes hydrauliques du détroit du Pas-de-Calais » à 32 km.

Le dossier présente les principales caractéristiques de ces sites. La jetée entre en interaction avec les sites marins et modifie l'hydrosédimentologie des habitats marins. La phase chantier, puis le trafic maritime, peuvent localement perturber les mammifères marins, objets de la désignation des sites : Phoque veau-marin, Phoque gris, Marsouin commun.

Les mesures suivantes sont prévues pour atténuer les effets : phasage saisonnier des travaux,

maîtrise des risques de pollutions, pratiques environnementales de chantier. Des suivis scientifiques sont prévus pour évaluer les effets sur les mammifères marins, l'halieutique, les oiseaux des estrans, la sédimentologie des estrans et du trait de côte à l'est du port.

Il n'est pas pressenti d'incidence manifeste sur les habitats et espèces terrestres des sites désignés au titre du réseau Natura 2000.

Les incidences potentielles relèvent d'effets indirects sur les fonctionnalités qui ne peuvent être compris que sur le long terme. Elles sont essentiellement liées à la première phase d'aménagement du Calais Port 2015.

L'autorité environnementale recommande de préciser les critères d'analyse qui permettront de caractériser les incidences possibles des travaux à partir des résultats des suivis mis en place.

3.4. Trafic, transports et intermodalités

Le port de Calais est accessible par les autoroutes A16, A26 et A216 (prolongée par la RN 216). Le trafic actuel, augmenté du trafic induit par le projet, n'atteint pas les limites capacitaires de l'A16 et de l'A26. Les bouchons devraient cependant être plus fréquents en heure de pointe principalement sur l'A16, notamment du fait de la part importante des poids lourds.

En phase d'exploitation, le dossier évalue la hausse du trafic induit à 1 600 véhicules légers et 3 000 poids lourds supplémentaires par jour. L'objectif affiché de report modal à l'horizon 2030 sur le ferroviaire est de 200 000 unités de transport intermodal par an, soit environ le quart du trafic de semi-remorques supplémentaire. Le report modal sur le ferroviaire apparaît donc nécessaire pour éviter des impacts du projet en matière de circulation, sécurité, bruit et qualité de l'air.

En phase chantier, le dossier évalue le nombre de véhicules supplémentaires journaliers à 50 poids lourds et 500 véhicules légers, essentiellement sur l'A16 et la rocade est. Le dossier prévoit des mesures de gestion pertinentes : plan de circulation, optimisation des taux de chargement des engins, transports alternatifs (ferroviaire et cabotage maritime) des matériaux.

3.5. Résumé non technique

Le résumé non technique présenté dans l'étude d'impact est surtout centré sur l'état initial et les mesures prises lors de la première phase d'aménagement de Calais Port 2015. La différenciation et l'appropriation de la seconde phase d'aménagement par le public n'en est pas facilitée.

L'autorité environnementale recommande de davantage identifier la seconde phase d'aménagement dans le résumé non technique pour mettre en évidence ses implications propres en termes d'impact et de mesures.

3.6. Justification du projet et scénarios d'aménagement

Le dossier rappelle le processus de choix de la variante retenue pour créer le nouveau bassin et ses terre-pleins. Trois variantes (B0, B1 et B2) sont comparées à l'aide d'une approche multicritères. Les critères de choix sont très complets : conditions d'entretien des ouvrages, optimisation de la navigation, disponibilité en terre-pleins, modularité de l'aménagement, maîtrise de l'équilibre entre déblais et remblais, incidence sur les courants et la sédimentologie, préservation des dunes de l'Hoverport, de leurs végétations et espèces protégées.

La variante B2 est celle retenue en raison de ses atouts :

- emprise minimale sur les dunes de l'Hoverport ;
- perturbations hydrosédimentaires modérées ;

- bon équilibre entre déblais et remblais, bien que la variante B0 soit la plus optimale de ce point de vue ;
- réduction des volumes de dragages d'entretien en phase d'exploitation.

Si le dossier présente le processus de choix du parti d'aménagement d'une façon progressive et pédagogique dans le cadre de la séquence « éviter, réduire, compenser » de la première phase d'aménagement qui structure le projet, il n'applique pas une méthodologie similaire pour la seconde phase d'aménagement.

Or, si les critères d'équilibre des déblais et remblais, d'incidences sur les courants, de disponibilité en terre-pleins, d'optimisation de la navigation relèvent bien de la première phase, la modularité de l'aménagement, la qualité d'accueil et de transit des passagers, les dessertes internes et externes au port, l'incidence sur la fluidité des trafics, la gestion des eaux dépendent de la seconde phase.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des partis d'aménagement retenus pour la seconde phase du projet.

3.7. Moyens de suivi

Le projet définit une batterie complète de suivis :

- bathymétrie des zones d'immersion de sédiments en phase travaux et d'exploitation ;
- suivi de la qualité des eaux littorales par 5 stations ;
- suivis biologiques sur les pinnipèdes, les cétacés, la flore, les oiseaux (nicheurs, migrateurs, hivernants), le benthos, le plancton et l'halieutique, la qualité de l'air, l'acoustique.

Le dossier présente donc essentiellement des suivis issus de la première phase d'aménagement.

L'autorité environnementale recommande de davantage mettre en évidence les suivis liés à la deuxième phase d'aménagement, notamment sur la qualité des différents rejets d'eaux pluviales et de ruissellement.

3.8. Effets cumulés avec les autres projets connus

Le dossier cite les projets connus suivants sur le Calaisis :

- création d'Heroïc Land, parc d'attraction de 40,1 ha desservi par un nouvel échangeur sur l'A16 ;
- création d'une salle de sport sur le Quai de la Moselle ;
- création d'un palais des congrès ;
- reconstruction de la digue de Sangatte ;
- création d'une unité de valorisation de câbles sous-marins par Alcatel Lucent Submarine Networks ;
- installations de navires et engins flottants par Europe Démantèlement Techniques ;
- aménagement de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de la Turquerie sur 156,3 ha ;
- aménagement du front de mer ;
- création de la ZAC de la Rivière Neuve ;
- agrandissement des terminaux d'Eurotunnel ;

- création d'un camping et d'une aire d'accueil de camping-cars à Calais ;
- aménagements du Grand Port Maritime de Dunkerque (extension du quai des Flandres et perspectives du projet Cap 2020).

Les synergies en termes de développement des transports collectifs et de risques de nuisances en cas de concomitance des chantiers (bruit, poussière) sont bien identifiées.

Par contre, les projets connus mobilisent souvent de larges emprises, en particulier à l'est de Calais (Heroïc Land et ZAC de la Turquerie). L'impact de l'accroissement de l'artificialisation n'est pas appréhendé.

De plus, le dossier ne considère pas les perspectives d'utilisation d'espaces supplémentaires dans le cadre du développement des dessertes du port, notamment ferroviaires. Le projet de ZAC de la Turquerie inclut un terminal ferroviaire permettant de contribuer au développement de l'intermodalité. L'agrandissement des terminaux d'Eurotunnel permet d'augmenter la capacité de la ligne de 1,5 à 2 millions de poids lourds par an.

Les effets induits sur le trafic et l'artificialisation d'habitats et paysages littoraux restent donc à étudier.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier les effets induits par le projet sur l'aménagement du Calaisis, notamment en termes de trafic, de pression touristique sur le littoral et d'artificialisation accrue des espaces ;*
- *d'affiner l'examen de l'impact cumulé du projet Calais Port 2015 et du projet stratégique du Grand Port Maritime de Dunkerque sur la fluidité du trafic et l'urbanisation d'espaces agricoles et naturels à des fins de construction d'infrastructures et d'installation d'activités.*

3.9. Compatibilité avec les plans et programmes

Le dossier analyse la compatibilité avec les plans et programmes. Le schéma de cohérence territoriale et le plan local d'urbanisme de la communauté d'agglomération du Calaisis intègrent le projet Calais Port 2015 comme projet de territoire formalisé par une zone industrialo-portuaire dédiée.

Concernant le domaine de l'eau, le dossier aborde la compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois Picardie, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE), le plan de gestion du risque inondation Artois Picardie – district de l'Escaut et de la Sambre. La seconde phase d'aménagement des superstructures et équipements est évaluée par rapport à gestion des eaux usées et pluviales, ainsi qu'au risque inondation.

L'évaluation des incidences induites dans le domaine de la directive cadre sur le milieu marin est plus complexe et est à approfondir.

Pour améliorer l'évaluation de la compatibilité du projet avec les objectifs de la directive cadre sur le milieu marin, l'autorité environnementale recommande de développer une vision plus planifiée et plus prospective de la progression économique du port.

Elle recommande également d'analyser la compatibilité du projet avec les objectifs du parc naturel marin de la côte d'Opale et des estuaires picards.

4. ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

4.1. Prise en compte des enjeux liés au paysage et à la biodiversité

Le dossier aborde l'insertion paysagère des équipements à travers 4 séquences paysagères : l'espace dunaire en place, la séquence d'approche, les abords des bâtiments, la dorsale (ouvrage d'art constitué par la passerelle roulière). Les principes d'aménagements paysagers sont ensuite déclinés sur quatre zones distinctes, reprises au résumé non technique : l'entrée du port, les terres-pleins de contrôles, les voies de circulation, la dorsale. Par contre, la correspondance entre les séquences paysagères et les zones d'aménagements paysagers n'est pas explicitée.

L'autorité environnementale recommande de préciser la relation exacte entre séquences paysagères et zones d'application des principes paysagers et d'adopter un vocabulaire unique si ces zones les recourent en tout ou partie.

Un « cheminement piétonnier » et « une palette végétale, constituées d'arbustes et d'herbacées puisées parmi les espèces endémiques de la dune » sont évoqués.

L'espace dunaire de l'Hoverport comprend de nombreuses espèces végétales protégées et patrimoniales. Le parti d'aménagement retenu lors de la première phase du projet est de veiller à sa préservation. Or, la création d'un accès à la plage lié au chemin de grande randonnée et, plus encore, l'intervention sur les végétations dans une logique de composition paysagère entrent en contradiction avec la préservation des végétations en place qui doivent impérativement conserver leur caractère spontané.

Cette approche présente un risque de contradiction avec la dérogation à la protection des espèces du 3 août 2012 accordée lors de la première phase d'aménagement qui prévoit la préservation de la dune de l'Hoverport.

Le plan de gestion de cet espace doit garder une visée purement écologique et s'appuyer sur l'expression de la dynamique dunaire spontanée alliant dune vive et dune grise. Il doit être établi par un écologue. Les orientations de gestion envisageables, si nécessaire, sont les suivantes : retrait des déchets, maîtrise et limitation de la fréquentation, suivi des végétations patrimoniales, conservation des dynamiques spontanées, mais maintien de milieux pionniers.

L'autorité environnementale recommande d'éviter toute intervention paysagère sur les végétations dunaires en place, y compris par plantation d'espèces caractéristiques de cet habitat.

La séquence d'approche se veut une transition entre le milieu dunaire et l'espace anthropique. Cette séquence a une fonction de mise en scène de l'aménagement portuaire. Le dossier évoque une végétation d'herbacées et de couvre-sol, supports d'un « biotope » quelque peu théorique. Les couvre-sol auraient aussi un rôle de piégeage des déchets.

L'autorité environnementale recommande d'éviter les végétations horticoles, tels les couvre-sol, non indigènes. Elle recommande, en outre, une stratégie de prévention et de récupération des déchets, plutôt que de piégeage et fixation par des végétations non naturelles. L'insertion de biotope péri-urbains dans la séquence d'approche pourrait se baser sur des végétations indigènes, herbacées, bosquets de saules, sureau ou argousier par exemple.

Les abords de bâtiments sont plus jardinés et intègrent des espèces horticoles.

*L'autorité environnementale recommande de limiter les végétations horticoles, au regard des risques d'introduction d'espèces exotique potentiellement envahissantes (*Baccharis halimifolia*, etc) ou peu exploitable par la faune (*Olivier de Bohème*, etc).*

L'approche paysagère de la dorsale vise la mise en valeur de l'ouvrage d'art par une ambiance

minérale et un bassin de récupération des eaux pluviales. Cette approche ne soulève pas d'observation.

4.2. Trafic, transports et intermodalités

Le dossier présente les scénarios étudiés par SNCF réseau : modernisation de la voie mère existante ou création d'une nouvelle desserte par l'est. La modernisation de la voie mère existante a été retenue et bénéficie d'un financement au titre du contrat de plan État-Région 2015-2020.

L'autorité environnementale recommande d'assurer la cohérence des temporalités des projets ferroviaires et Calais Port 2015 et de préciser les actions à mettre en œuvre pour participer à la réalisation du report modal ferroviaire.