

ANNEXE A : DOSSIER LOI BARNIER DÉROGATION À L'APPLICATION DE L'ARTICLE L. 111-6 DU CODE DE L'URBANISME



SOMMAIRE

1.	AVANT-PROPOS	4
1.1.	DESCRIPTION DU PROJET	4
1.2.	CONTEXTE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE DU PROJET	4
1.3.	DESCRIPTION DU SECTEUR	5
1.3.1.	Localisation	5
1.3.2.	La zone d'étude.....	9
1.4.	L'APPLICATION DE LA LOI BARNIER.....	9
1.4.1.	Préambule.....	9
1.4.2.	La mise en application sur le site d'étude	10
1.5.	LA MÉTHODOLOGIE	10
1.5.1.	Analyse des Enjeux du Site	10
1.5.2.	Dispositions Réglementaires	11
2.	ANALYSE PAYSAGÈRE ET CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL.....	12
2.1.	LA TOPOGRAPHIE ET LA GÉOLOGIE	12
2.1.1.	Topographie	12
2.1.2.	Géologie.....	13
2.1.3.	Occupation du sol	14
2.2.	L'ENVIRONNEMENT	15
2.2.1.	Les zones Natura 2000	15
2.2.2.	Les Zones Naturelles d'Intérêt ÉCOLOGIQUE Faunistique et Floristique (ZNIEFF) ..	17
2.2.3.	Les fonctionnalités écologiques	19
2.2.4.	Faune, flore et habitats naturels sur le site de projet.....	21
2.3.	LE PAYSAGE	22
2.3.1.	Analyse paysagère	22
2.3.2.	Patrimoine culturel	23
2.3.3.	Patrimoine archéologique	27
2.4.	LA SÉCURITÉ – RÉSEAUX ET TRAFIC ASSOCIE	28
2.5.	LA GESTION DES RISQUES ET DES NUISANCES	30
2.5.1.	Risque inondation par remontée de nappe.....	31
2.5.2.	Le risque naturel lié au mouvement de terrain notamment retrait et gonflement de l'argile.....	32
2.5.3.	Risque sismique.....	32
2.5.4.	Les nuisances sonores	33

3. UN PROJET NÉCESSITANT UNE ADAPTATION DU PLUI
HD 34

3.1. OBJECTIFS DU PROJET 34

3.2. LE PARTI PAYSAGER ET ARCHITECTURAL..... 34

3.3. LES NUISANCES ET LA SÉCURITÉ 37

3.4. LES MILIEUX NATURELS..... 38

3.5. LES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES 40

3.5.1. L'évolution du zonage 40

3.5.2. Modification du règlement..... 44

3.5.3. La création d'une orientation d'aménagement et de programmation 45

1. AVANT-PROPOS

1.1. DESCRIPTION DU PROJET

Le CNPE de Gravelines est un site de 6 unités de production aménagées en bord de Manche. La commune de Gravelines, sur laquelle est implanté le site, se situe à mi-distance de Dunkerque et Calais (30min de route de part et d'autre).

EDF porte un projet d'implantation d'une paire de réacteurs EPR2 sur le site de Gravelines.

Le chantier induit par ce projet nécessite des réflexions particulières sur l'accessibilité du site et la capacité du réseau routier à supporter un afflux supplémentaire important.

EDF a initié une réflexion pour l'implantation d'un parking d'accès éloigné le long de la route départementale RD300 au niveau de l'échangeur n°53 de l'autoroute A16.

1.2. CONTEXTE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE DU PROJET

L'objet de la présente étude consiste à prendre en compte les dispositions de la loi Barnier le long de la route départementale 300, classée route express, et de l'autoroute 16 pour l'ouverture à l'urbanisation d'un terrain.

Le dossier contient des prescriptions réglementaires qui seront proposées et adaptées à la situation de ce secteur afin d'assurer une bonne intégration de ce projet dans son environnement.

Ainsi, l'article L. 111-6 indique « *En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante- quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation* ».

L'interdiction mentionnée à l'article [L. 111-6](#) ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public ;
- 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire, photovoltaïque ou thermique.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Toutefois l'article L. 111-8 prévoit que le PLU peut prévoir des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Cette présente étude consiste à **lever l'interdiction de construire dans la bande des 100 mètres de part et d'autre de l'A16 et de la RD300.**

L'étude concerne le site d'implantation du parking et pas uniquement les bandes inconstructibles et comprend :

- L'analyse des spécificités du site ;
- Les nuisances et la sécurité ;
- La qualité architecturale ;
- La qualité de l'urbanisme et des paysages ;
- Les propositions de traductions du projet d'aménagement dans le document d'urbanisme.

Lorsque la commune dispose d'un plan local d'urbanisme (PLU), l'incorporation des nouvelles dispositions dans les différentes pièces constitutives (règlement écrit et graphiques, ainsi que dans les orientations d'aménagement) est nécessaire.

1.3. DESCRIPTION DU SECTEUR

1.3.1. LOCALISATION

À l'échelle de la Communauté Urbaine :

Le secteur d'étude se situe **sur les communes de Craywick et Bourbourg**, membres de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD), créée par décret le 21 octobre 1968, s'étendant sur 299,9 km² et comportant 196 901 habitants en 2017.

Elle est constituée de **17 communes** dont :

- | | | |
|------------------------|-----------------------|--------------------------------|
| - Armbouts-cappel | - Dunkerque | - Saint-georges-sur- l'Aa |
| - Bourbourg | - Ghyvelde | - Spycker |
| - Bray-dunes | - Grande-synthe | - Téteghem-coudekerque-village |
| - Cappelle-la-grande | - Grand-fort-philippe | - Zuydcoote |
| - Coudekerque- branche | - Gravelines | |
| - Craywick | - Leffrinckoucke | |
| | - Loon-plage | |

La CUD est délimitée à l'est par le nord de la Belgique, au sud par la Communauté de Communes des Hauts-de-Flandre et à l'ouest par le nord de la Communauté de Communes de la région d'Audruicq.

À l'échelle communale :

La zone d'étude se situe en périphérie de Gravelines, commune où s'implante le projet EPR2, sur les communes de Craywick et Bourbourg. Il s'agit du secteur localisé entre la **RD300** et l'**A16** (aussi appelé E40), au niveau de l'échangeur n°53. Le site est actuellement occupé par des espaces agricoles en contrebas de l'A16. Il est également traversé par la **D17** et la voie d'eau **Wissel Gracht**.

NOTA

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme a fait l'objet d'une concertation préalable du 5 août au 12 septembre 2025 inclus. En complément, conformément à l'article 8 de la loi précitée, le Préfet du Nord a procédé à l'information des collectivités territoriales compétentes (Syndicat Mixte du SCoT et CUD), de la commune de Gravelines, du Département et de la Région.

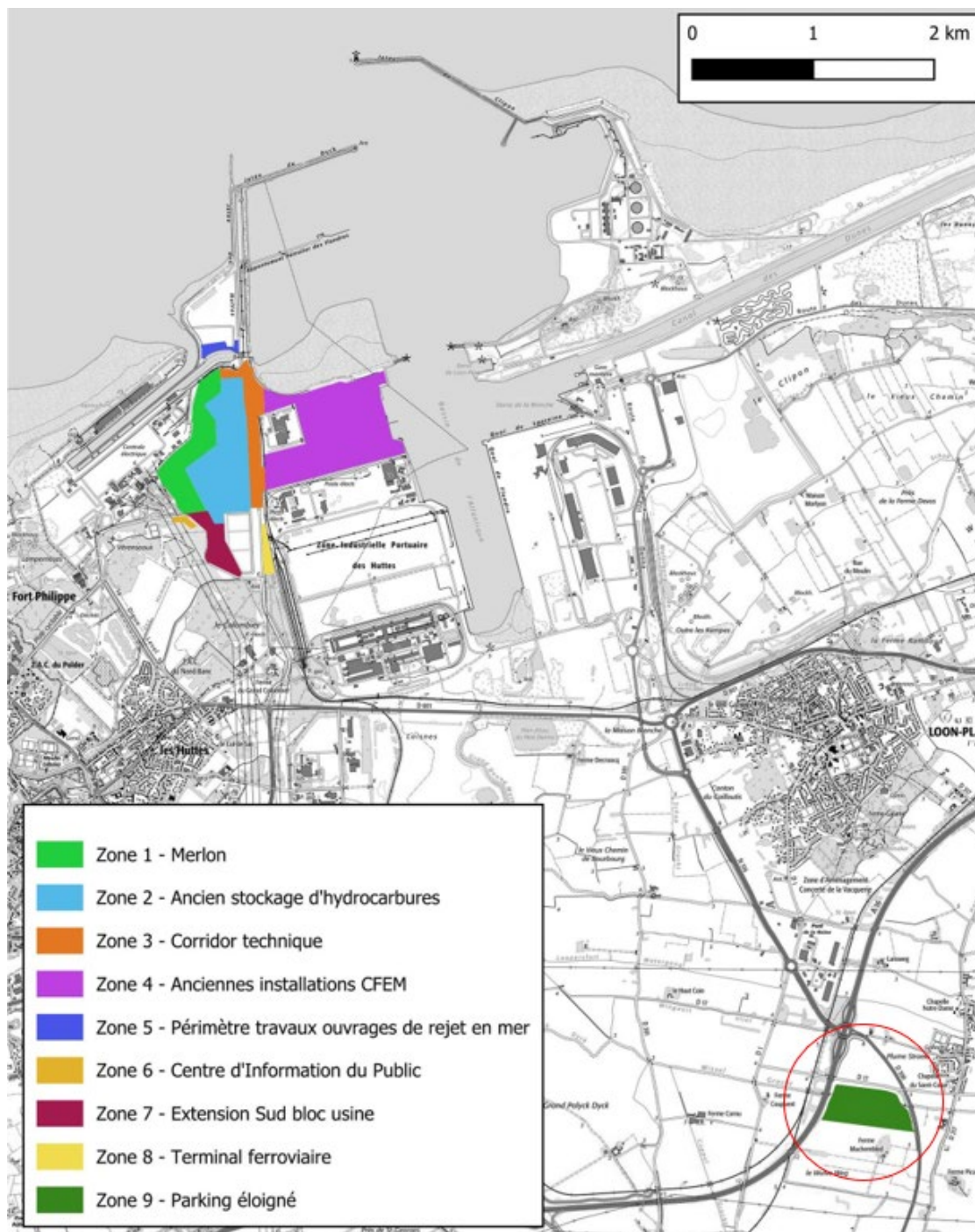
La commune de Gravelines, le Syndicat Mixte du SCoT, la CUD ainsi que le public ont exprimé de fortes réserves concernant l'usage envisagé de la zone n°10 dite Sud-Ouest (activités logistiques, stationnement limité). C'est pourquoi EDF a décidé de faire évoluer son Projet en renonçant aux usages envisagés sur cette zone.

Le Préfet a approuvé le bilan de la concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme par arrêté préfectoral le 3 octobre 2025¹.

Par conséquent, le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été modifié en retirant la zone Sud-Ouest du projet.

¹ Arrêté préfectoral approuvant le bilan de la concertation préalable à la mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Région Flandre-Dunkerque et du Plan Local d'Urbanisme intercommunal - Habitat et Déplacement (PLUiHD) de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD), dans le cadre du projet de réalisation d'une paire de réacteurs électronucléaires par la société anonyme Électricité de France (EDF) à Gravelines

Localisation du projet





1.3.2. LA ZONE D'ÉTUDE

Les parcelles concernées par l'étude sont les parcelles AC 37, 49, 50, 52 et 91. Cela représente une superficie totale de 23 ha.



www.geoportail.gouv.fr

Localisation du projet dans l'enveloppe urbaine

Les parcelles se trouvent à proximité de routes à grande circulation mais font partie de la zone urbaine du PLUiHD de la Communauté Urbaine de Dunkerque.

1.4. L'APPLICATION DE LA LOI BARNIER

1.4.1. PRÉAMBULE

L'article L. 111-6 du code de l'urbanisme dispose « qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, **les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.** » (loi dite « Barnier »)

Le site est localisé en dehors des espaces urbanisés. Dans cette situation l'article L. 111-8 prévoit que le plan local d'urbanisme peut prévoir des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

1.4.2. LA MISE EN APPLICATION SUR LE SITE D'ÉTUDE

La loi Barnier s'applique sur l'intégralité du site situé entre l'A16 et la RD300.

Le retrait imposé par la loi Barnier est de 100 mètres pour l'A16 et pour la RD300, ce qui affecte la création du parking éloigné. L'évolution des retraits est nécessaire pour permettre de réaliser la totalité de l'offre de stationnement envisagée.



www.geoportail.gouv.fr

1.5. LA MÉTHODOLOGIE

1.5.1. ANALYSE DES ENJEUX DU SITE

La première étape de l'élaboration d'un dossier Loi Barnier est l'analyse des enjeux du site existant. Cela implique l'évaluation des caractéristiques naturelles du site, telles que la biodiversité, les ressources en eau et la qualité du sol, ainsi que les infrastructures et les activités humaines présentes.

Une fois les enjeux du site identifiés, il est nécessaire de comprendre comment le projet pourrait affecter ces éléments. Cela inclut l'analyse des incidences du projet. Les incidences peuvent être positives ou négatives.

1.5.2. DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

Sur la base de l'analyse des incidences du projet, des dispositions réglementaires doivent être mises en place pour assurer la prise en compte des différentes thématiques découlant de l'application de la loi Barnier, à savoir :

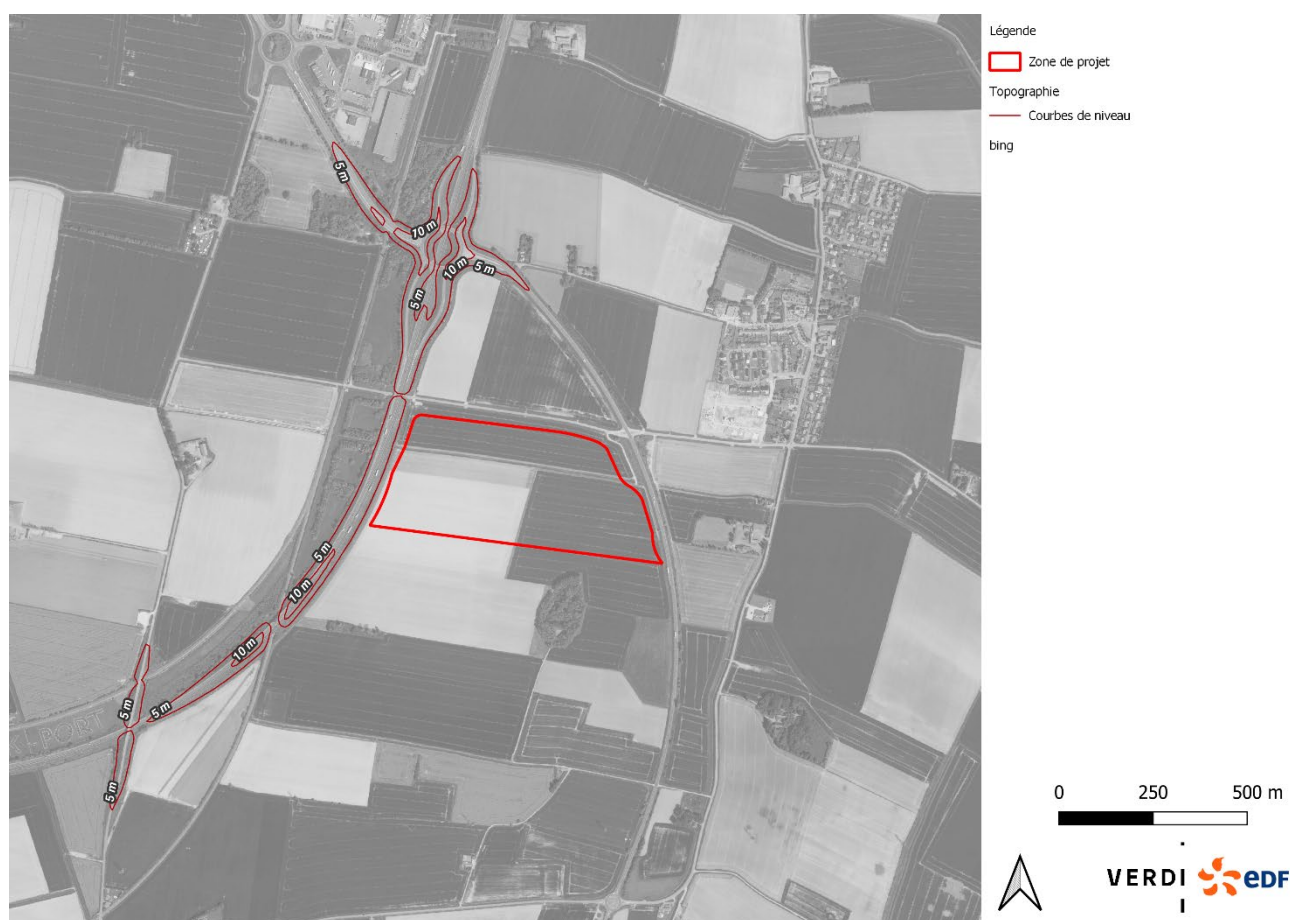
- Les nuisances et la sécurité ;
- La qualité architecturale ;
- La qualité de l'urbanisme et des paysages.

2.

ANALYSE PAYSAGÈRE ET CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

2.1. LA TOPOGRAPHIE ET LA GÉOLOGIE

2.1.1. TOPOGRAPHIE



D'un point de vue topographique, le site se trouve dans un paysage agricole à une altitude d'environ 5 mètres avec la présence des infrastructures routières qui ressortent du paysage. Il s'insère ainsi dans un environnement extrêmement plat comme l'ensemble du territoire de Dunkerque.

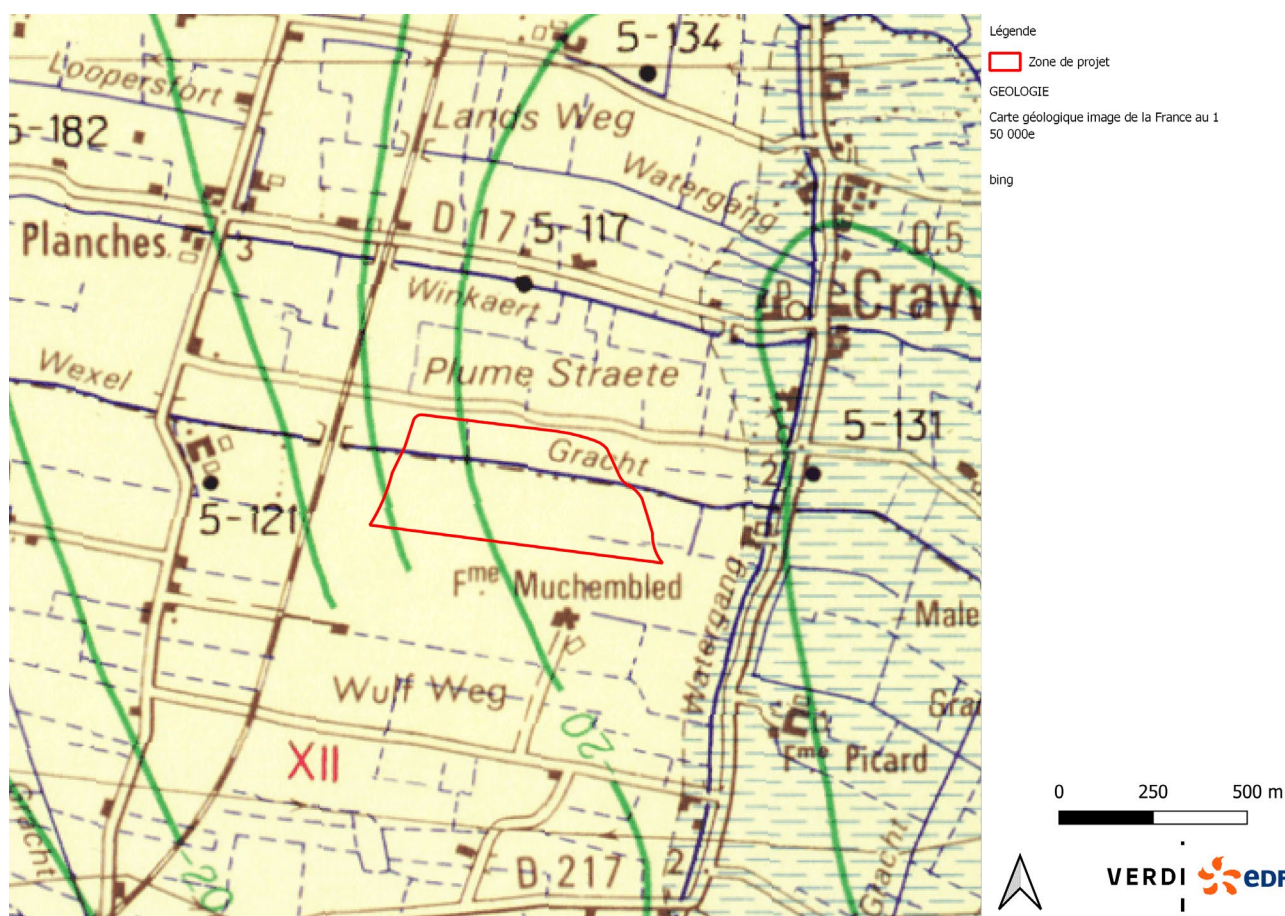
L'autoroute domine le site avec un positionnement environ 5 mètres plus haut.

Le terrain est actuellement occupé par des terres agricoles en contre bas de l'A16. Il y a donc une rupture paysagère depuis l'autoroute vers le site avec une absence de perception en raison du masque visuel engendré par la végétation arbustive le long de l'A16. En revanche, depuis la RD300, aucun élément ne constitue un obstacle vers le site. Ainsi, les perceptions sur la partie Est du site sont plus importantes.

Enjeux :

- Ajuster la hauteur des nouvelles constructions afin de limiter les impacts visuels ;
- Ne pas modifier la topographie du territoire.

2.1.2. GÉOLOGIE



Le socle naturel du territoire dunkerquois a largement été modelé par la mer au cours des temps géologiques. Correspondant originellement au golfe de l'Aa, le sable s'est peu à peu accumulé, formant des îles de sable fin. Parcours d'eau douce provenant de la pluie et des canaux sur la partie sud, les sables plus proches du littoral sont quant à eux imbibés d'une eau saumâtre provenant de la mer. En résultent les deux types de sous-sol façonnant le territoire, les paysages étant aujourd'hui plats et constitués de vastes espaces cultivés.

Enjeux :

- Prendre en compte la nature des sols dans la conception du projet.

2.1.3. OCCUPATION DU SOL



Le parking déporté est localisé sur des terres arables hors périmètre d'irrigation de 20 ha selon les données Corine Land Cover (2018) les données OCS 2D de 2021 précise une occupation du sol en terres arables.

Enjeux :

- Assurer une interface avec les espaces agricoles à proximité.

2.2. L'ENVIRONNEMENT

2.2.1. LES ZONES NATURA 2000

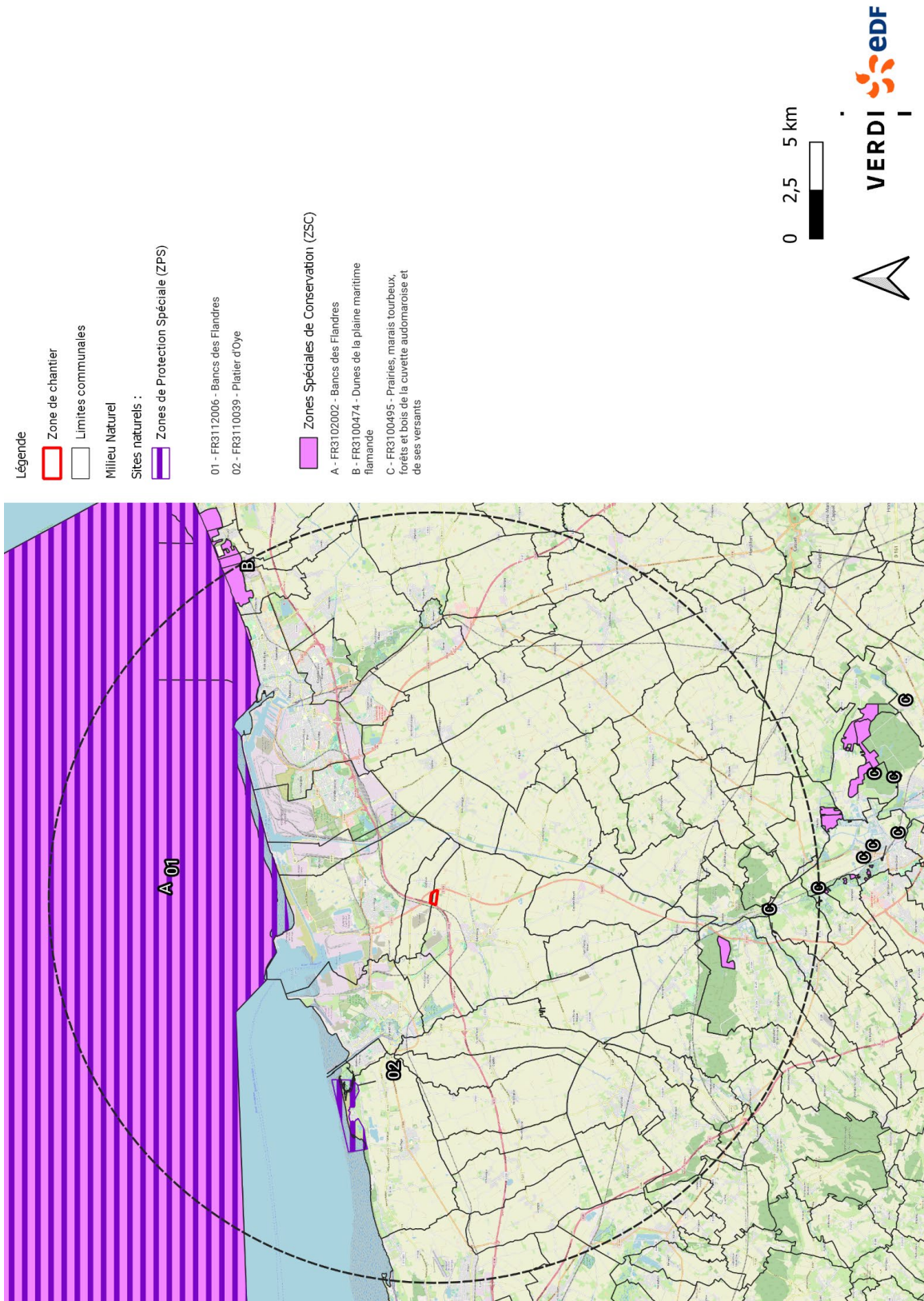
Le réseau Natura 2000 est un réseau écologique européen de sites naturels d'intérêt écologique élaboré à partir de la Directive Habitats 92/43/CEE du 21 mai 1992 et de la Directive Oiseaux 2009/147/CE du 30 novembre 2009. Ce réseau est constitué de Zones Spéciales de Conservation (ZSC) et de Zones de Protection Spéciales (ZPS).

Dans les zones de ce réseau, les États membres s'engagent à maintenir dans un état de conservation favorable les types d'habitats et d'espèces concernés. Pour ce faire, ils peuvent utiliser des mesures réglementaires ou contractuelles. L'objectif est de promouvoir une gestion adaptée des habitats tout en tenant compte des exigences économiques, sociales et culturelles, ainsi que des particularités régionales et locales de chaque État membre. La désignation des sites ne conduit pas les États membres à interdire a priori les activités humaines, dès lors que celles-ci ne remettent pas en cause significativement l'état de conservation favorable des habitats et des espèces concernés. Six sites appartenant au réseau Natura 2000 sont situés dans un rayon de 20 km autour du projet.

Six sites appartenant au réseau Natura 2000 sont situés dans un rayon de 20 km autour du projet.

Sites Natura 2000 recensés autour du projet (20 km)

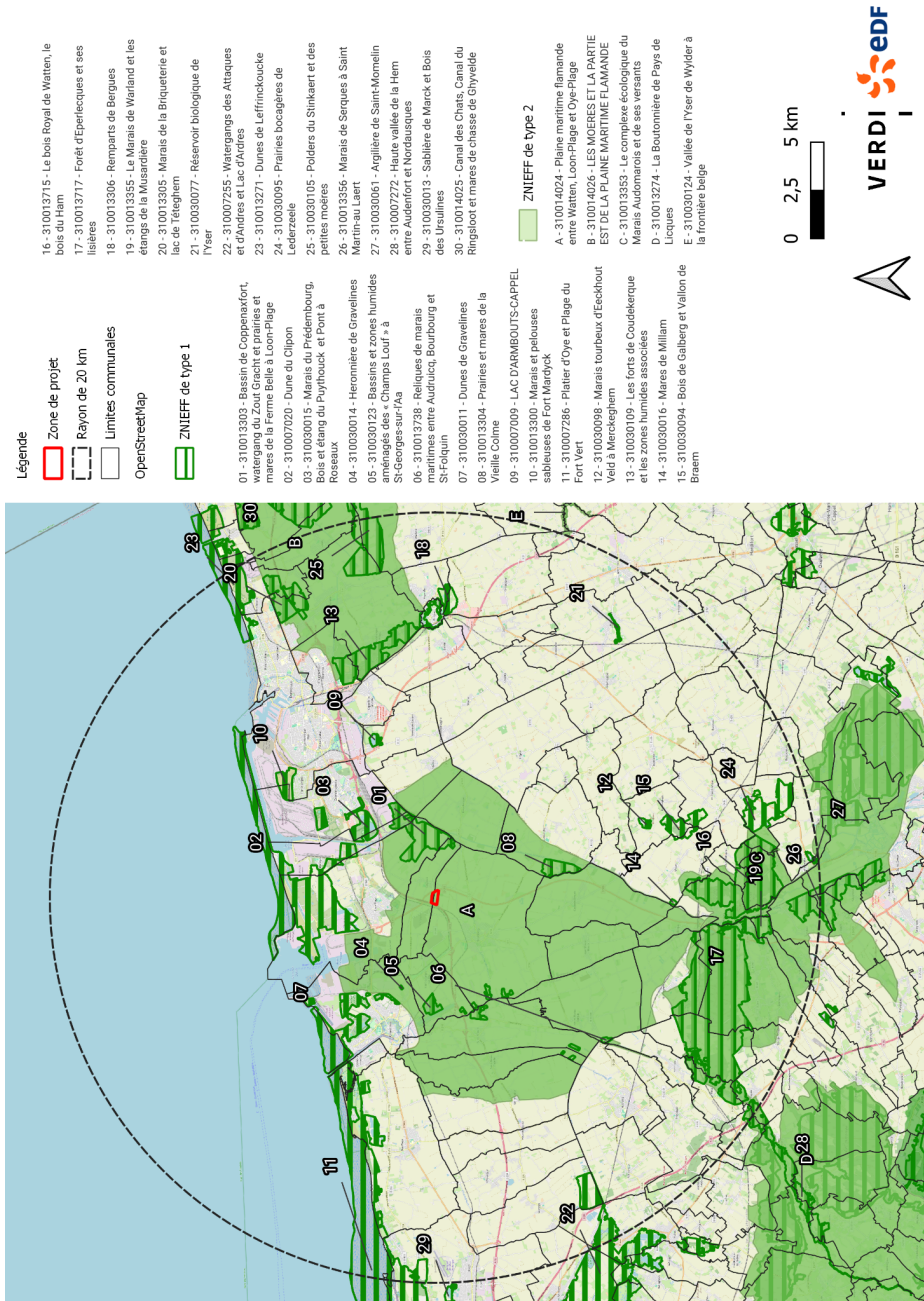
Type de zones	Nom	Numéro / référence	Arrêté de désignation du site	Document d'objectifs (DOCOB)	Distance par rapport au barycentre du projet
ZSC	Bancs des Flandres	FR3102002	10/02/2016	18/02/2021	0,79 km
ZSC	Dunes de la plaine maritime flamande	FR3100474	13/04/2007	12/2013	13,4 km
ZSC	Prairies, marais tourbeux, forêts et bois de la cuvette audomaroise et de ses versants	FR3100495	17/04/2015	03/2013	14,7 km
ZPS	Bancs des Flandres	FR3112006	07/01/2010	18/02/2021	7,4 km
ZPS	Platier d'Oye	FR3110039	06/01/2005	26/12/2011	10 km



Contexte écologique associé à la présence de sites Natura 2000 autour du projet (20 km)

2.2.2. LES ZONES NATURELLES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE (ZNIEFF)

Les ZNIEFF, correspondent à des zones délimitées à la suite d'inventaires scientifiques. Ces derniers ont pour objectifs l'identification et la prescription de secteurs présentant de fortes potentialités biologiques ainsi qu'un bon état de conservation.



Contexte écologique associé à la présence de sites informatifs autour du projet (20 km)

Le site se situe dans une ZNIEFF continentale de type II, qui représente 19 150 ha étalés sur Watten, Loon-Plage et Oye-Plage.

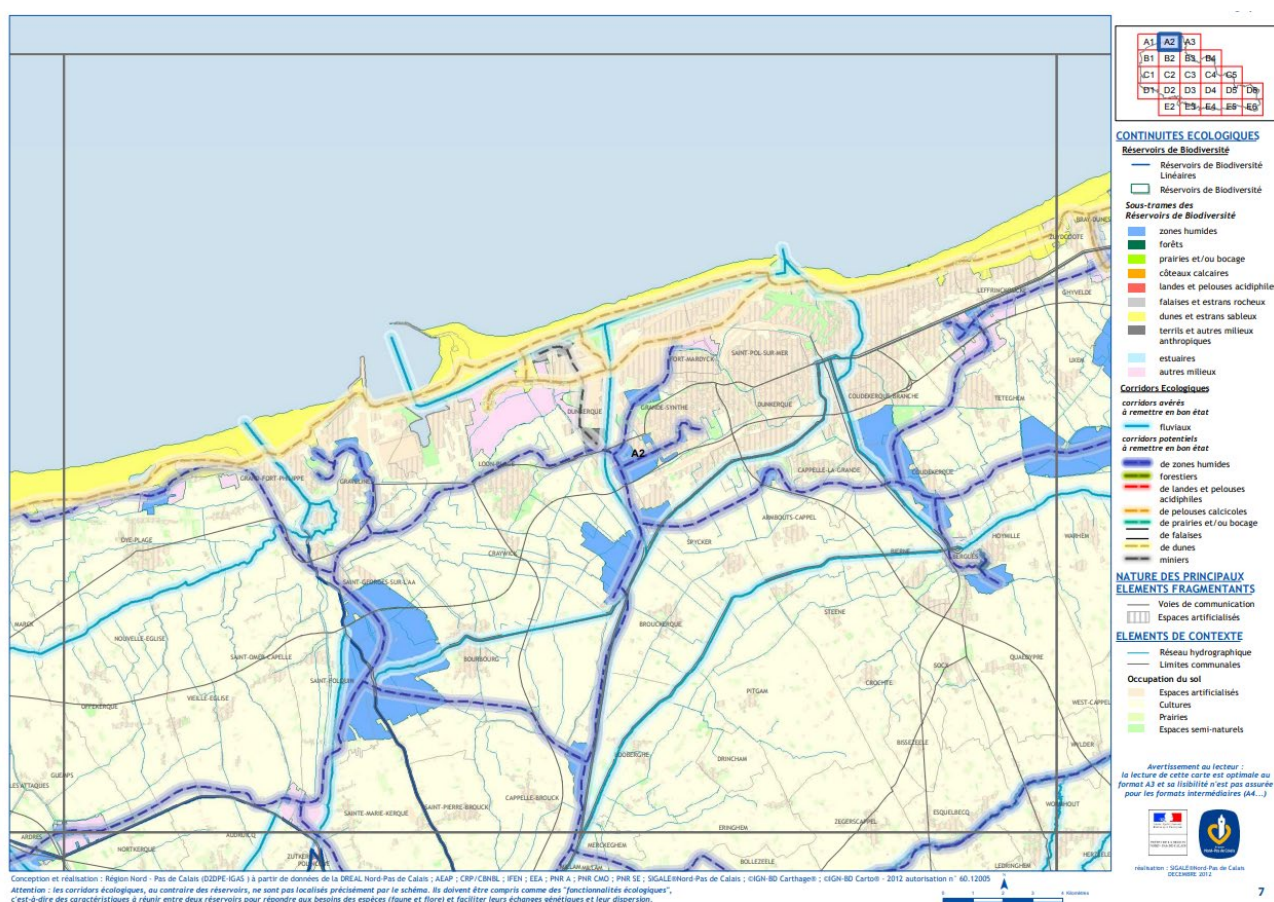
À proximité, le site trouve plusieurs autres zones naturelles (voir tableau ci-après).

Nom	Numéro / référence	Surface (ha)	Distance par rapport au barycentre du projet
ZNIEFF de type 1			
Bassin de Coppenaxfort, watergang du Zout Gracht et prairies et mares de la Ferme Belle à Loon-Plage	310013303	400 ha	1,8 km
Dune du Clipon	310007020	1 727,75 ha	3,9 km
Marais du Prédembourg, Bois et étang du Puythouck et Pont à Roseaux	310030015	272 ha	4,2 km
Héronnière de Gravelines	310030014	1,9 ha	4,5 km
Bassin et zones humides aménagées des « Champs Louf » à St-Georges-sur-l'Aa	310030123	55 ha	4,5
Reliques de marais maritimes entre Audruicq, Bourbourg et St-Folquin	310013738	99 ha	4,8
Dunes de Gravelines	310030011	550,7 ha	5,2 km
Prairies et mares de la Vieille Colme	310013304	115 ha	5,4 km
Lac d'Armbouts-Cappel	310007009	29 ha	8 km
Marais et pelouses sableuses de Fort Mardyck	310013300	108 ha	8,6 km
Platier d'Oye et Plage du Fort Vert	310007286	3 104,5 ha	9,2 km
Marais tourbeux d'Eeckhout Veld à Merckeghem	310030098	23 ha	11 km
Les forts de Coudekerque et les zones humides associées	310030109	449 ha	11,6 km
Mares de Millam	310030016	7 ha	12 km
Bois de Galberg et Vallon de Braem	310030094	181,5 ha	12 km
Le bois Royal de Watten, le bois du Ham	310013715	1 021 ha	12,7 km
Forêt d'Eperlecques et ses lisières	310013717	2440,5 ha	13,2 km
Remparts de Bergues	310013306	153 ha	13,5 km
Le Marais de Warland et les étangs de la Musardièrre	310013355	155	14,8 km
Marais de la Briqueterie et Lac de Téteghem	310013305	300 ha	15,6 km
Réservoir biologique de l'Yser	310030077		15,7 km
Watergangs des Attaques et d'Andres et Lac d'Ardres	310007255	1 943 ha	15,8 km
Dunes de Leffrinckoucke	310013271	572 ha	16,1 km
Praires bocagères de Lederzeele	310030095	333 ha	16,1 km
Polders du Stinkaert et des petites moères	310030105	540 ha	16,7 km
Marais de Serques à Saint Martin au Laert	310013356	555 ha	18 km
Argilière de Saint-Momelin	310030061	16 ha	19,1 km
Haute vallée de la Hem entre Audenfort et Nordausques	310007272	446 ha	19,1 km
Sablière de Marck et bois des Ursulines	310030013	33 ha	19,7 km
Canal des Chats, Canal du Ringsloot et mares de chasse de Ghyvelde	310014025	2710 ha	19,9 km
ZNIEFF de type 2			
Plaine maritime flamande entre Watten, Loon-Plage et Oye-Plage	310014024	19 150 ha	0 km
Les Moeres et la partie est de la plaine maritime flamande	310014026	9 600 ha	11,5 km
Le complexe écologique du Marais Audomarois et de ses versants	310013353	12 177 ha	12,4 km
La Boutonnière de Pays de Licques	310013274	17 830 ha	19,1 km
Vallée de l'Yser de Wulder à la frontière belge	310030124	228 ha	19,5 km

Source : Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN), février 2025.

2.2.3. LES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et de l'Égalité des Territoires (SRADDET) des Hauts de France a été adopté le 20 juin 2020. Le SDRADDET fixe les objectifs de moyen et long terme en lien avec plusieurs thématiques : équilibre et égalité des territoires, implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, désenclavement des territoires ruraux, habitat, gestion économe de l'espace, intermodalité et développement des transports, maîtrise et valorisation de l'énergie, lutte contre le changement climatique, pollution de l'air, protection et restauration de la biodiversité, prévention et gestion des déchets. Depuis son adoption, de nombreuses lois nécessitent de préciser et d'adapter les enjeux et les objectifs du SRADDET des Hauts-de-France. Pour ce faire, la région Hauts-de-France a travaillé à de nouvelles propositions, adoptées en séance plénière le 21 novembre 2024.



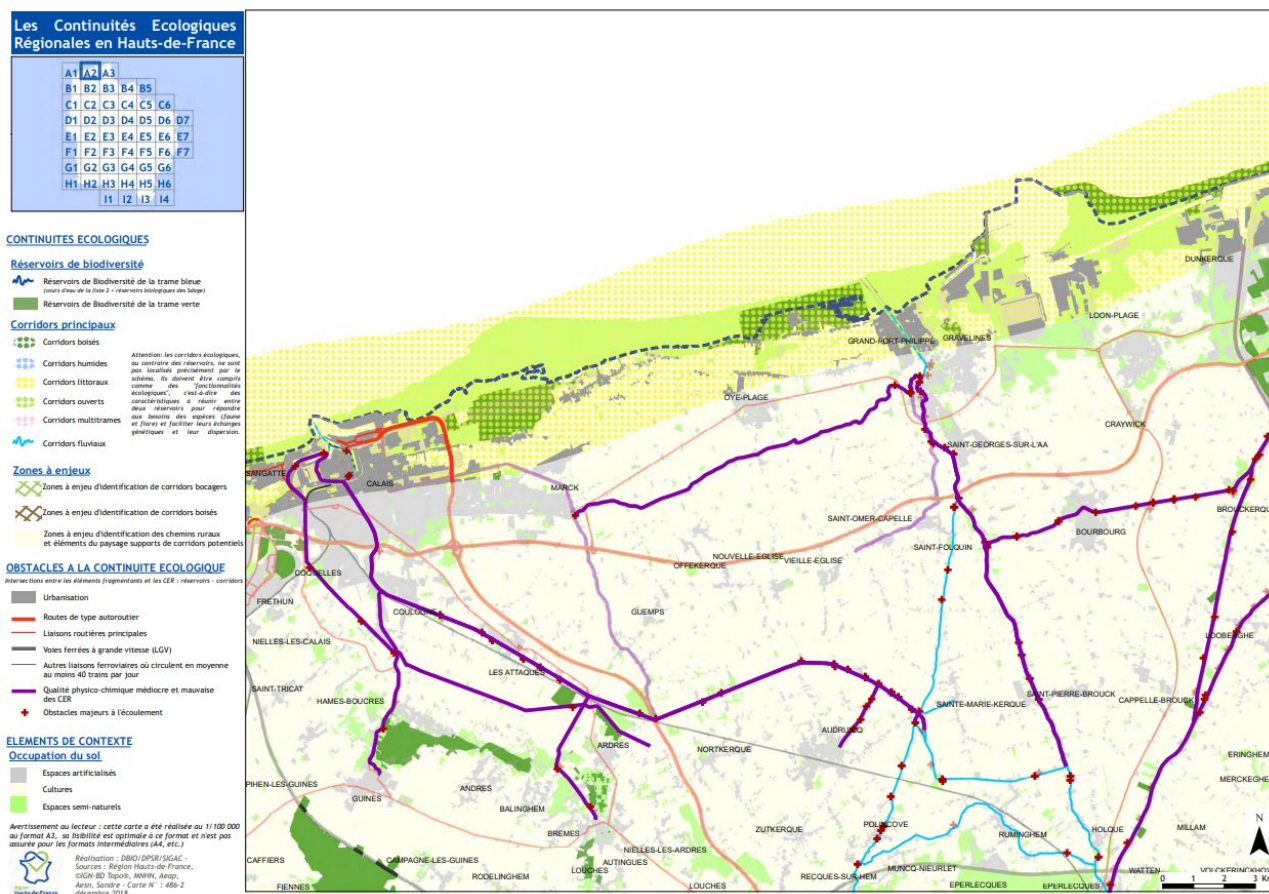
Fonctionnalités écologiques (extrait du SRCE de la région Nord-Pas-de-Calais, 2012)

Concernant les trames vertes et bleues, le SRADDET des Hauts de France identifie cinq sous-trames présentes sur le territoire. Chaque sous-trame représente un milieu revêtant un intérêt particulier pour la région :

- La sous-trame des milieux boisés.
- La sous-trame des cours d'eau.
- La sous-trame des milieux ouverts.
- La sous-trame des zones humides.

- La sous-trame du littoral.

Les continuités écologiques de la région Hauts-de-France sont définies dans le SRADDET et représentées à l'échelle du secteur du projet, comme indiqué sur la cartographie suivante pour le secteur Calais-Dunkerque.



Continuités écologiques (extrait du SRADDET de la région Hauts-de-France, Secteur Calais - Dunkerque, 2020)

2.2.4. FAUNE, FLORE ET HABITATS NATURELS SUR LE SITE DE PROJET

Différents inventaires ont été réalisés sur et à proximité du site.

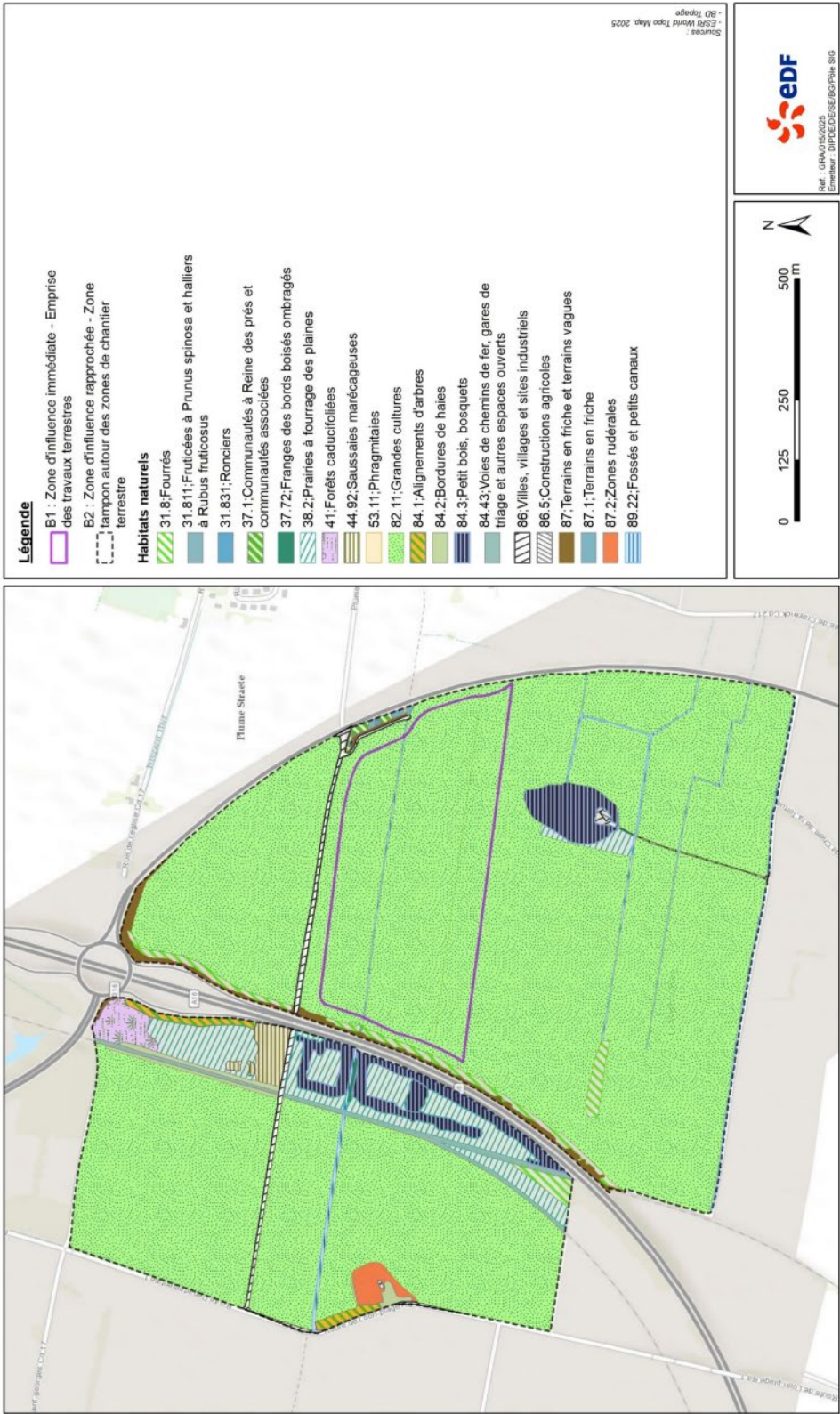


Figure 7.46 : Habitats naturels identifiés sur l'aire d'étude (parking éloigné)

Au niveau des habitats de la zone du parking éloigné, les phragmitaies présentes le long des fossés situés en B1 et B2 présentent un enjeu modéré.

L'analyse de la flore et des habitats couvrant le site a permis de mettre en évidence la présence de zones humides botaniques (critère habitat) sous la forme de patchs. Il s'agit d'aulnaie, de formation de phragmitaies. Ces habitats forment une enveloppe de **1 050 m²** du secteur B2 de la zone du parking éloigné.

Les sondages réalisés sur la zone du parking éloigné (secteurs B1 et B2 confondus) ne conduisent pas à révéler de zone humide réglementaire au moyen du **critère pédologique**.

D'une manière générale, les principaux enjeux écologiques de l'aire d'étude se répartissent de la manière suivante :

Au niveau des **milieux ouverts** (autres que les milieux littoraux et arrière-littoraux, tels que les prairies, les friches et les cultures), accueillant des espèces protégées et d'intérêt patrimonial à enjeu modéré tout au long de l'année, et des enjeux faibles à modérés du fait de la présence d'espèces végétales protégées (Ophrys abeille, Panicaud champêtre) et d'intérêt patrimonial. À noter que les monocultures intensives de la zone du futur parking éloigné présentent un enjeu moindre, du fait de leur nature anthropisée et perturbée ;

Au niveau des **milieux boisés à arborés**, ces derniers sont fréquentés par de nombreuses espèces faunistiques appartenant à tous les taxons (amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères terrestres, chiroptères, insectes), que ce soit pour leur reproduction, leur repos ou plus simplement pour leur alimentation. Au regard des espèces concernées, ces milieux présentent un enjeu modéré, à l'exception du bois anthropique localisé dans l'AER de la zone du futur parking éloigné, où des gîtes à chiroptères sont potentiellement présents.

Les inventaires faunistiques identifient des enjeux en lien **la Faune, essentiellement les chiroptères, l'avifaune et les mammifères terrestres**. Les **enjeux fort** sont localisés au niveau du bosquet de la zone du parking éloigné dans le secteur B2.

De ce fait, la proximité avec le boisement au sud du site d'étude constitue un élément important pour **la préservation de la trame paysagère** et pour l'Orientation d'Aménagement et de Programmation.

Enjeux :

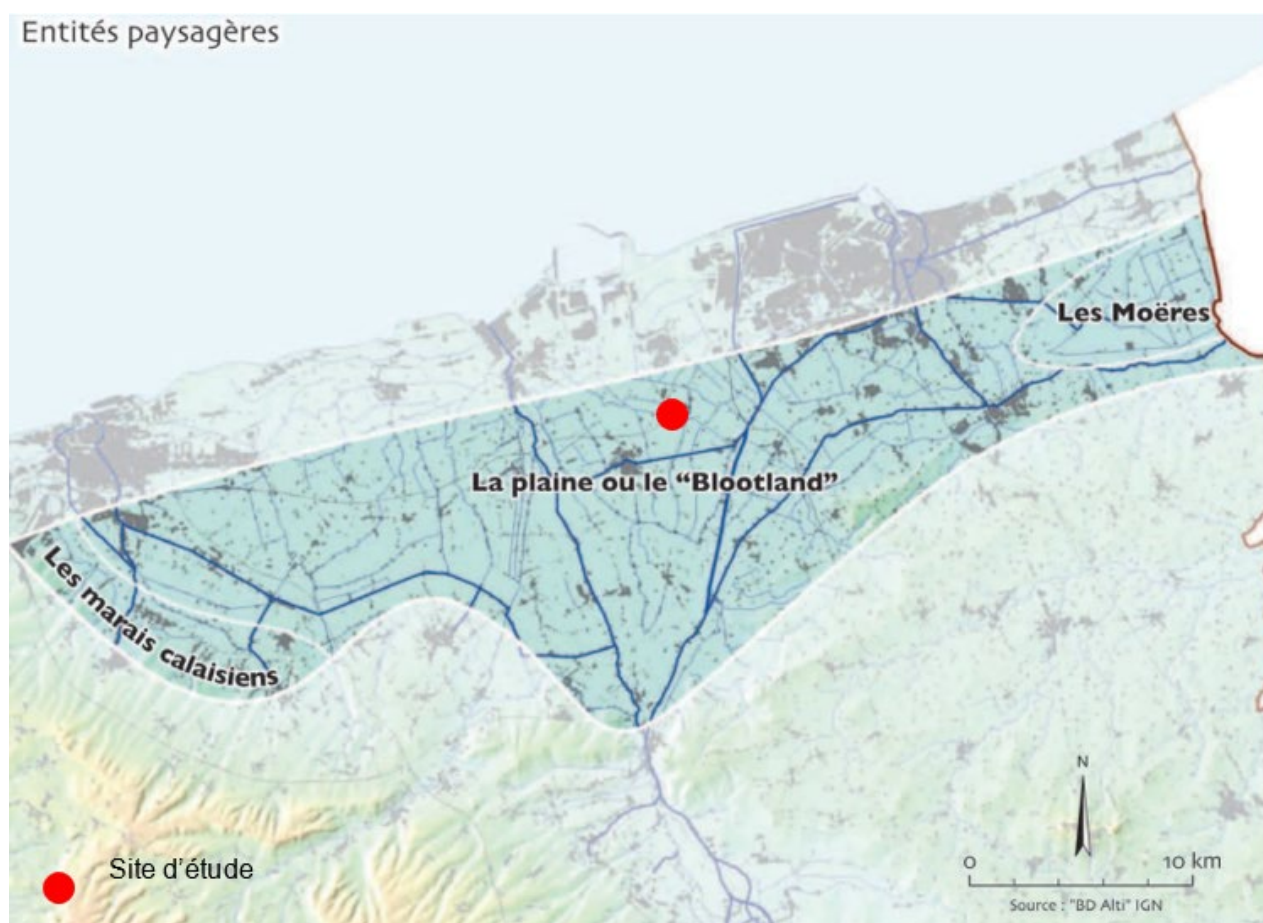
- Assurer une interface avec les espaces agricoles et naturels à proximité.
- Préserver les espaces à enjeux en lien avec la proximité du boisement au Sud.

2.3. LE PAYSAGE

2.3.1. ANALYSE PAYSAGÈRE

L'analyse des paysages a été réalisée au niveau de la zone d'étude sur la base :

- Des atlas paysagers des Hauts-de-France ;
- Des données d'occupation des sols (Corine Land Cover, 2018).



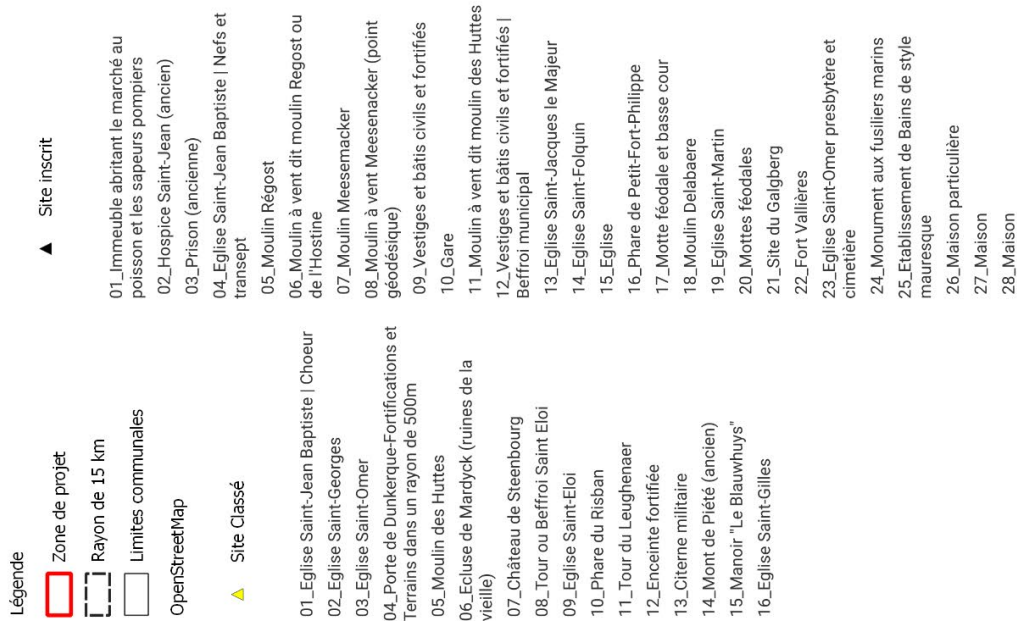
Unités paysagères de l'aire d'étude

Le site se situe en plein cœur de la **plaine de Blootland**, vaste étendue sableuse modelée par des transgressions marines du quaternaire. Sa forme triangulaire s'étend de Sangatte à la Belgique. En France, la plaine s'étend sur plus de 50 kilomètres d'est en ouest et est traversée par l'A25, l'A16 et l'A26.

2.3.2. PATRIMOINE CULTUREL

Dans un rayon de 15 kilomètres autour du site, le patrimoine culturel est important. En effet, il se distingue par des monuments historiques et des sites classés et inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO : le Moulin à vent de l'Hostin, le Moulin Meesemaecker, le beffroi de Gravelines, etc.

Toutefois, le site est éloigné en perception des principaux sites inscrits aux monuments historiques.



Bourbourg, à proximité immédiate du site (environ 3 kilomètres), compte de nombreux **monuments historiques** comme :

- L'ancienne prison communale de Bourbourg (3,08 kilomètres du parking déporté) ;
- L'ancien hospice Saint Jean et l'Eglise catholique Saint-Jean-Baptiste de Bourbourg (3,14 kilomètres).

Le site est également proche d'autres éléments historiques, comme l'Eglise catholique Saint-Georges à Saint-Georges-sur-l'Aa et son cimetière.



Localisation des vues

Les vues sur le site sont importantes depuis les RD 300 et RD17, les perceptions depuis l'A16 reste limitées avec le positionnement du site en contrebas. Des fenêtres visuelles sont néanmoins présentes au niveau des ouvrages de franchissement de l'A16.

Du fait de la structure du paysage et des points de vue lointain, la hauteur des constructions doit rester limitée et le paysagement devra favoriser l'intégration paysagère du site.

Enjeux :

- Prise en compte des perceptions lointaines du site.
- Limiter les hauteurs de construction.



Vue 1 depuis l'A16



Vue 2 depuis la RD300



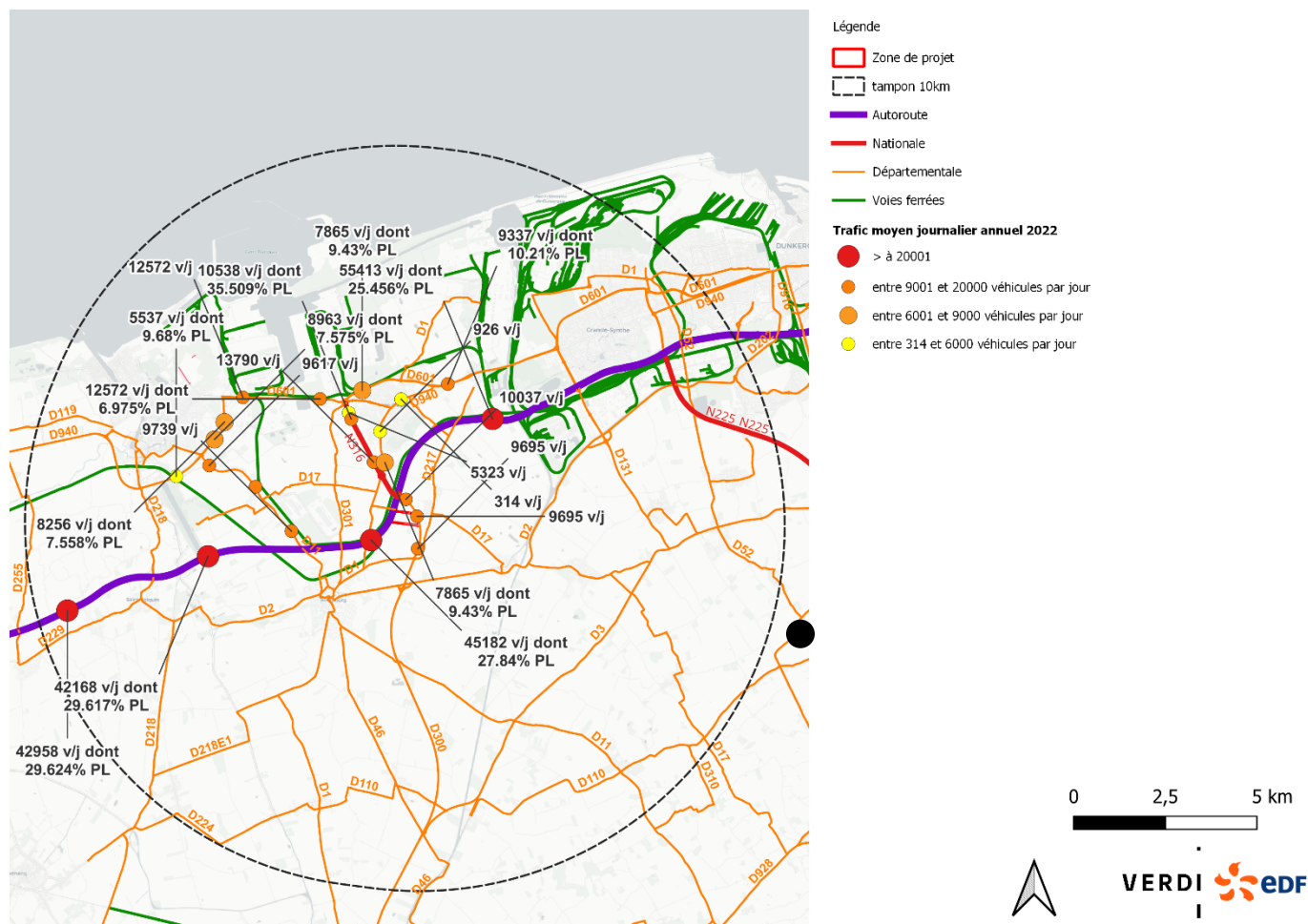
Vue 3 depuis la RD17

2.3.3. PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

Un diagnostic archéologique a été réalisé sur la surface de l'emprise par l'Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP) en avril et mai 2025. Les données archéologiques issues du diagnostic sont à intégrer dans l'étude plus globale entamée lors des travaux d'aménagements du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) dans l'estuaire de la Denna. La Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) précise que le terrain concerné ne donnera lieu à aucune prescription ultérieure.

2.4. LA SÉCURITÉ – RÉSEAUX ET TRAFIC ASSOCIE

Les voies de communication sont présentes en nombre assez conséquent sur le territoire dunkerquois.



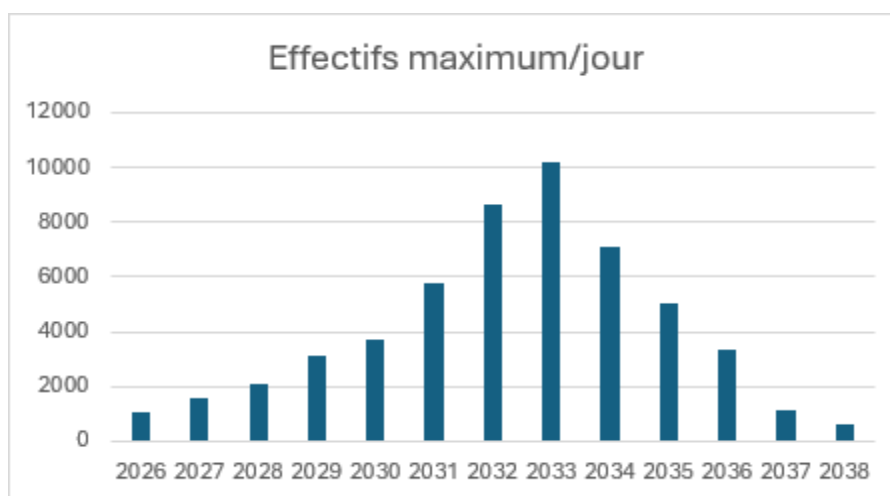
Les points de comptages révèlent que les axes structurants du site d'étude (A16 et RD300) sont fortement empruntés quotidiennement :

A16 : 45 182 véhicules/jours, dont 27,84% sont des poids lourds – pour le point de comptage situé à environ 1 kilomètre au sud du site d'étude ;

RD300 : 10 037 véhicules/jours – pour le point de comptage situé au nord du site.

Aussi, le site est localisé à environ 2,60 kilomètres de la gare de Bourbourg et à environ 6,90 kilomètres de la gare de Gravelines.

En ce qui concerne le **parking éloigné**, une **gare routière** est souhaitée afin de gérer au mieux les flux. Selon les hypothèses évoquées, plusieurs pics sont envisagés sur différentes périodes (jusqu'à 2033) et à différents horaires (selon les 3 horaires postés 5h-13h, 13h-21h et 21h-5h).



Jusque 10 000 personnes sont attendues entre 2031 et 2033, ce qui est un enjeu majeur quant au dimensionnement du parking. Selon les hypothèses, la part modale de véhicules légers est estimée à 90%.

Les **navettes** prévues entre l'EPR 2 et le parking disposent de 60 places chacune. Les départs sont étalés sur 20 minutes et jusque 62 navettes sont nécessaires pour faire transiter l'ensemble des usagers. Plusieurs quais sont donc nécessaires pour accueillir plusieurs navettes à la fois. Il faut alors 16 quais pour faire partir les 62 navettes (au semestre 2 de 2033).



Disney Land Paris – 21 quais
(200m / 60m)



Gare routière Dax – 12 quais
(170m / 35m)

Exemples de gares routières

Le trajet entre le parking et l'EPR 2 est de 15 minutes en heure du midi, 30 minutes en heure de pointe soir et jusque 45 minutes en heure de pointe matin, en prenant en compte les conditions de circulations actuelles.

L'objectif du parking éloigné est d'éviter la congestion au plus proche du chantier. Ces modifications de la circulation auront un impact sur les voies nationales, départementales et autoroutes. En ce qui concerne l'A16 et le RD300, des difficultés d'insertion interviendront sur le carrefour de l'échangeur 53 depuis le sud.

Enjeux :

- Limiter les risques de congestions sur le site.

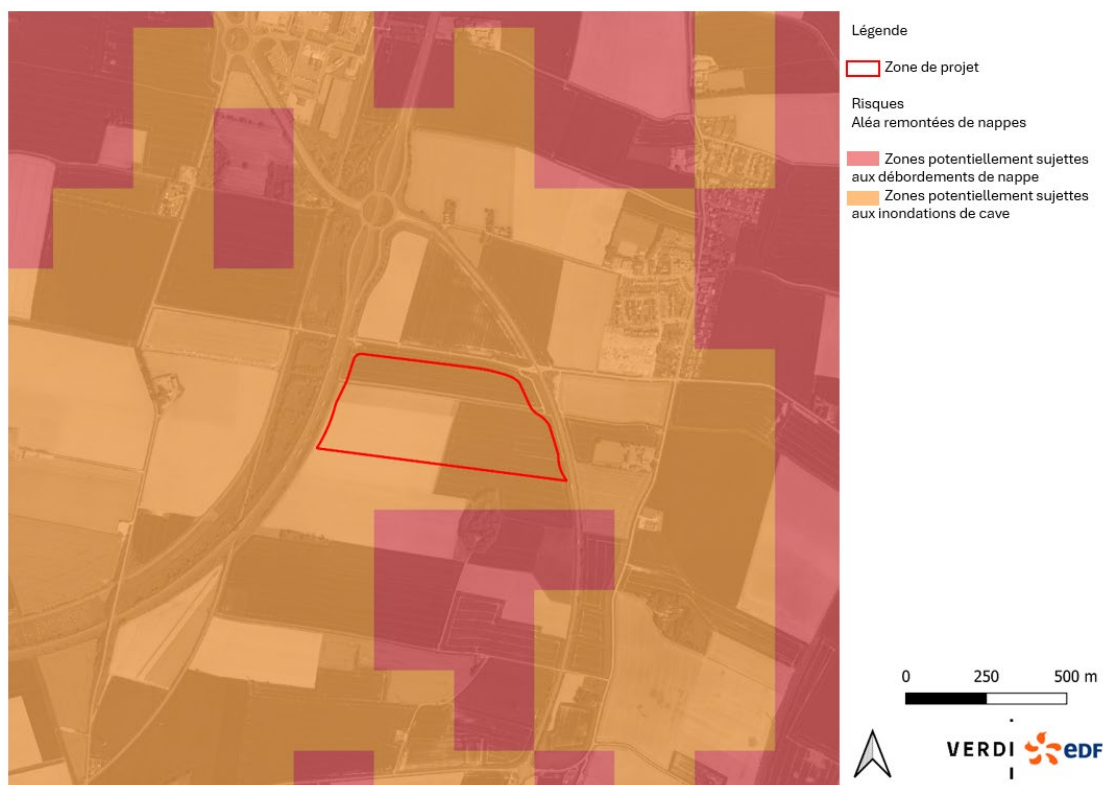
2.5. LA GESTION DES RISQUES ET DES NUISANCES

Le territoire dunkerquois est concerné par de nombreux risques :

- Le risque industriel ;
- Le risque nucléaire ;
- Le transport de matières dangereuses ;
- Les intempéries ;
- Les inondations ;
- Les mouvements de terrain ;
- Le risque sismique ;
- Les engins de guerre.

Néanmoins, le terrain n'est pas impacté par l'ensemble de ces risques. Le terrain présente essentiellement une sensibilité variable au risque inondation par remontée de nappe, au risque mouvement de terrain et risque sismique.

2.5.1. RISQUE INONDATION PAR REMONTÉE DE NAPPE



On parle d'inondation par remontée de nappes lorsque l'inondation est provoquée par la montée du niveau de la nappe phréatique jusqu'à la surface du sol.

Les effets de ce risque sont variables selon l'intensité du phénomène mais ils peuvent générer des désordres importants pour les constructions.

Certaines précautions doivent être prises pour éviter les dégâts les plus importants :

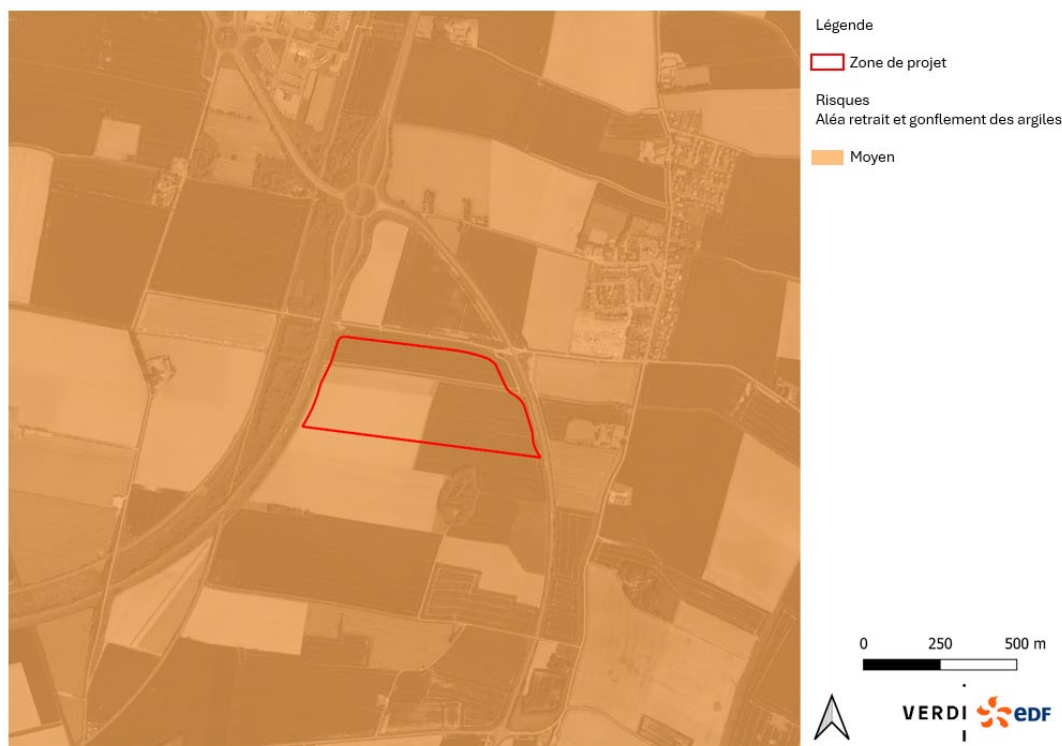
- Déconseiller la réalisation de sous-sol dans les secteurs sensibles, ou réglementer leur conception (préconiser que le sous-sol soit non étanche, que le circuit électrique soit muni de coupe-circuit sur l'ensemble des phases d'alimentation, y réglementer l'installation des chaudières et des cuves de combustible, y réglementer le stockage des produits chimiques, des phytosanitaires et des produits potentiellement polluants ...) ;
- Mettre en place un système de prévision du phénomène. Dans les zones sensibles à de tels phénomènes, un tel système doit être basé sur l'observation méthodique des niveaux de l'eau des nappes superficielles.

Le projet n'envisage aucun aménagement en sous-sol et risque de ne pas être confronté à cette problématique.

Enjeux :

- Limiter les éventuels risques vis-à-vis des inondations de caves.

2.5.2. LE RISQUE NATUREL LIÉ AU MOUVEMENT DE TERRAIN NOTAMMENT RETRAIT ET GONFLEMENT DE L'ARGILE



Le site est localisé en aléa moyen retrait/gonflement des argiles. La conception du projet (étude de sol, analyse du terrain...) et des règles constructives (fondations, ...) ainsi que le respect des normes de construction en vigueur permettent de limiter considérablement les désordres.

Enjeux :

- Limiter les éventuels risques vis-à-vis du risque de retrait et gonflement des argiles

2.5.3. RISQUE SISMIQUE

Le site est localisé en aléa sismique faible. Les études géotechniques engagées sur le projet permettront de prendre en compte ce risque.

Enjeux :

- Limiter les problématiques en lien avec le risque sismique faible

2.5.4. LES NUISANCES SONORES



La nuisance sonore impacte également ce territoire à cause de sa proximité avec la RD300 et l'A16, classées routes à grandes circulation où Le niveau sonore mesuré est supérieur à 67 dB.

Le développement du projet créera vraisemblablement des nuisances supplémentaires du fait du trafic engendré par le projet de parking. Ces problématiques risquent d'être présentes notamment en cas de congestion du site aux heures de pointe. Toutefois, la localisation du site engendrera un impact limité des nuisances pour qu'il se localise à l'écart des zones d'habitation. Le projet permettra en outre de limiter les nuisances de trafics sur les zones urbaines autour de l'EPR2.

Enjeux :

- Limiter les problématiques de congestion aux abords du site

3.

UN PROJET NÉCESSITANT UNE ADAPTATION DU PLUI HD

3.1. OBJECTIFS DU PROJET

L'objectif du parking éloigné est de limiter les flux et les problématiques de congestion du trafic en phase chantier sur le secteur des EPR2. Ainsi, des stationnements et un système de navettes sous la forme d'une gare routière sera mise en place.

3.2. LE PARTI PAYSAGER ET ARCHITECTURAL

La périphérie du site sera aménagée au moyen de haies participant à l'intégration paysagère, mais également à la transition avec les espaces agricoles et naturels.

Différents photomontages indicatifs ont été réalisés afin de présenter l'intégration paysagère et architecturale du projet.



Vue depuis l'A16 **avant-projet**



Vue depuis l'A16 **après projet**

(photomontage indicatif)



Vue depuis la RD17 **avant-projet**



Vue depuis la RD17 **après projet**

(photomontage indicatif)

3.3. LES NUISANCES ET LA SÉCURITÉ

Le projet d'aménagement impose la réalisation d'une gare routière et d'un espace de stationnement accompagné d'équipements techniques de contrôle des accès.

Différentes pistes de réflexion sur le fonctionnement de ces différents espaces sont envisagées :

Sur la gare routière :

En entrée de Gare routière, **la mise en place d'une barrière en entrée et sortie avec présentation d'un badge et une guérite pour le gardien**

Le dimensionnement des quais est dépendant de l'objectif de temps pour amener tous les usagers sur le chantier. Différentes hypothèses sont prises en compte et conduisent à un dimensionnement avoisinant les 16 quais.

En outre, différents principes fonctionnels sont envisagés :

- Éviter les croisements de flux entre les véhicules et les piétons
- Éviter les manœuvres des cars en particulier la marche arrière
- Éviter le croisement des véhicules (fonctionnement en boucle)
- La circulation des véhicules se fait de manière à positionner les quais à leur droite pour la montée/descente des voyageurs.
- L'aire d'attente doit pouvoir accueillir 65 personnes avec une densité de 1,3 voyageur/m² (position debout sans contact entre les usagers, circulation limitée possible induisant la gêne des autres usagers [source CEREMA]), soit au minimum 50m² par quai.
- Prévoir des largeurs de circulation en direction des quais suffisamment importantes.

Sur l'espace de stationnement :

Les zones de stationnement sont divisées **en poches d'environ 900 places** : un système de **jalonnement dynamique** devra être étudié pour optimiser le stationnement.

Les entrées et sorties des poches de stationnement sont dissociées. Les voiries internes aux poches seront conçues pour limiter au maximum le croisement de flux et les flux supplémentaires de recherche de place.

Les voiries de circulation d'une poche à l'autre sont aménagées avec 2 à 3 voies et fonctionnent dans le sens anti-horaire.

Un secteur préférentiel proche de la gare routière pourra être aménagé pour les PMR, le covoiturage et les véhicules électriques. Le contrôle des usagers en covoiturage est à étudier car souvent difficile à mettre en œuvre.

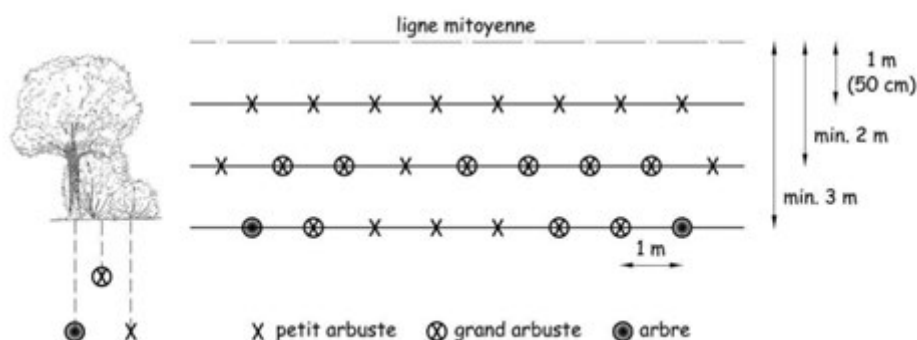
3.4. LES MILIEUX NATURELS

Des mesures sont mises en place afin de réduire le dérangement provoqué par l'installation du nouveau parking, induisant une augmentation de l'affluence de voiture sur ce secteur. Ces éléments concernent la Faune, essentiellement les chiroptères, l'avifaune et les mammifères terrestres. Ces aménagements permettront de créer un masque visuel vis-à-vis du boisement à enjeu et la création d'un corridor.

Le principe de cette mesure est de créer des haies multi stratifiées. Les haies constituent à la fois un habitat et un corridor de déplacement pour diverses espèces animales. Elles complètent et valorisent, en outre, l'intérêt fonctionnel des milieux ouverts. Ensemble, ces deux types de milieux regroupent en effet, les conditions nécessaires à la réalisation complète du cycle de vie des espèces. Elles fourniront également un habitat de reproduction, d'alimentation et de repos aux espèces visées par la compensation.

La structure de cette haie se fera sur la base de 3 rangées de plantation avec 1 mètre entre chaque rang et un espacement de 1m à 1m50 entre les plants, dont les pieds seront disposés en quinconce.

Schéma de plantation sur trois rangs.



© Service public de Wallonie, 2008

Associant différentes strates, les haies seront plantées d'un mélange d'espèces autochtones typiques composé de 70 % d'arbustes : Viorne obier (*Viburnum opulus*), Prunellier commun (*Prunus spinosa*), Groseiller (*Ribes rubrum*), Rosier des chiens (*Rosa canina*), Troène commun (*Ligustrum vulgare*), Noisetier (*Corylus avellana*), l'Aubépine à un style (*Crataegus monogyna*), Cornouiller sanguin (*Cornus sanguinea*), Sureau noir (*Sambucus nigra*), et de 30 % d'arbres : Érable champêtre (*Acer campestre*), Sorbier des oiseaux (*Sorbus aucuparia*), l'Alisier torminal (*Sorbus torminalis*), Pommier sauvage (*Malus sylvestris*), Poirier commun (*Pyrus communis*), et d'arbres de haut-jet : Chêne sessile (*Quercus petraea*), Hêtre commun (*Fagus sylvatica*), Charme commun (*Carpinus betulus*). Les arbustes et arbres seront de taille différente. La fonctionnalité de la haie interviendra dès l'année N+2-N+3. L'entretien de la haie sera limité pour laisser les arbres atteindre une taille de 5 à 7 m de haut, afin d'assurer son rôle de corridor.

Afin de développer une réserve d'insectes pour les chiroptères, une bande enherbée de 4 mètres sera laissée côté champ. Cette bande sera également utilisée pour réaliser l'entretien de la haie.

Une protection anti-gibier et un paillage biodégradable seront mis en place afin de protéger les pieds.

La plantation doit être réalisé dès la fin du chantier d'aménagement du parking pour limiter l'impact des poussières. Également, il sera nécessaire de commencer les travaux sur la partie Est du parking, puis engager les plantation la même année. Les plantations devront au plus tard se faire juste à la fin de la réalisation du parking, soit en octobre/novembre soit en février/mars.

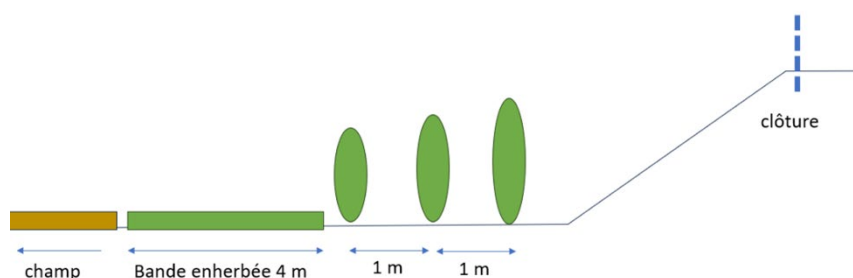


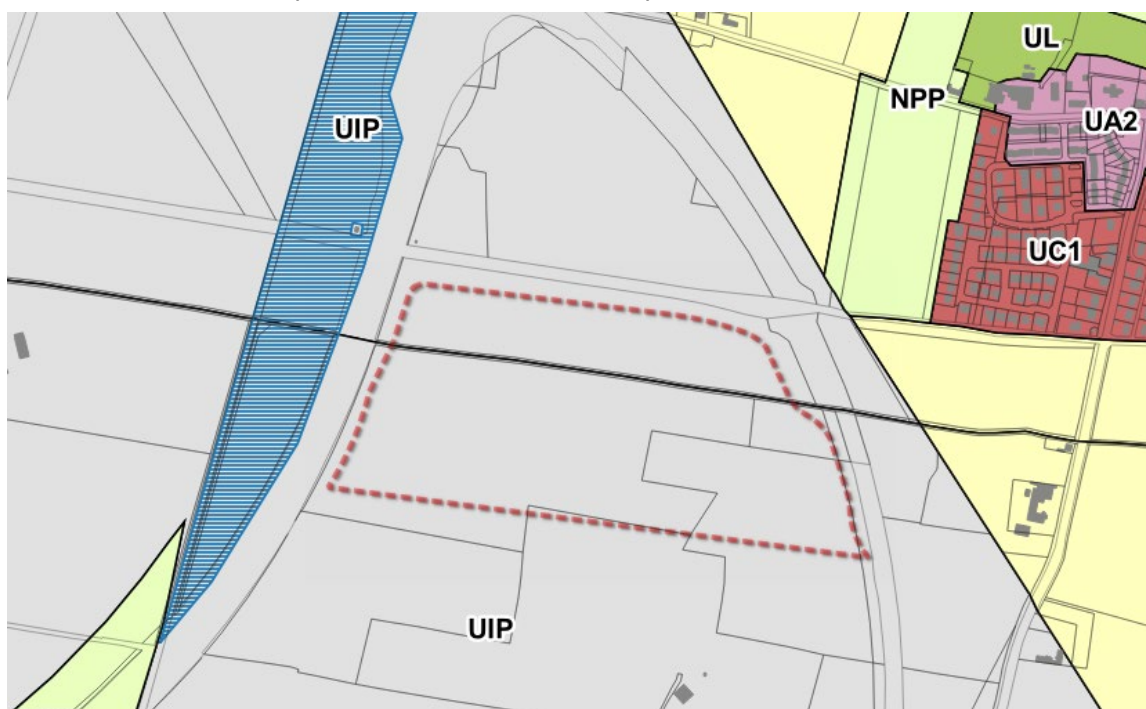
Schéma d'aménagement de la haie sur le parking éloigné

Le tracé de la voie d'eau Wissel Gracht sera dévié au Nord le long de la RD17.

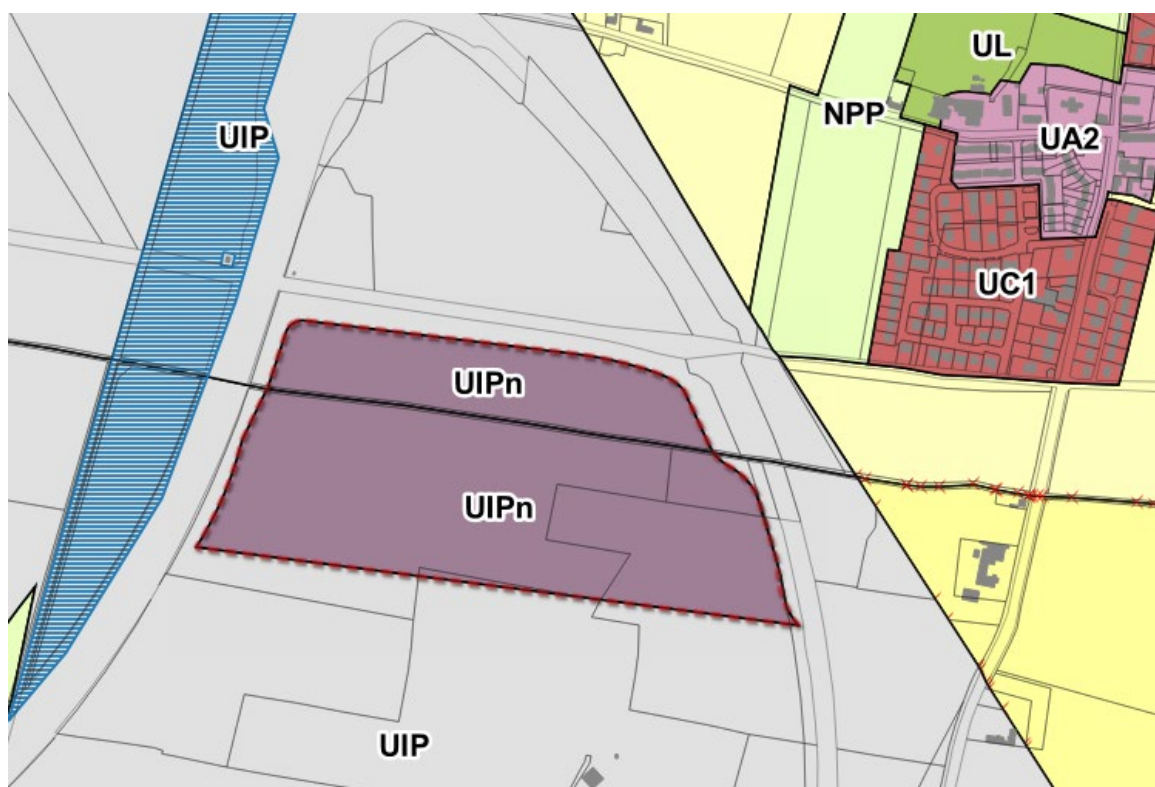
3.5. LES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

3.5.1. L'ÉVOLUTION DU ZONAGE

La création d'un sous-secteur UIPn permettant d'introduire les dispositions de la loi Barnier.



Extrait du zonage avant loi Barnier



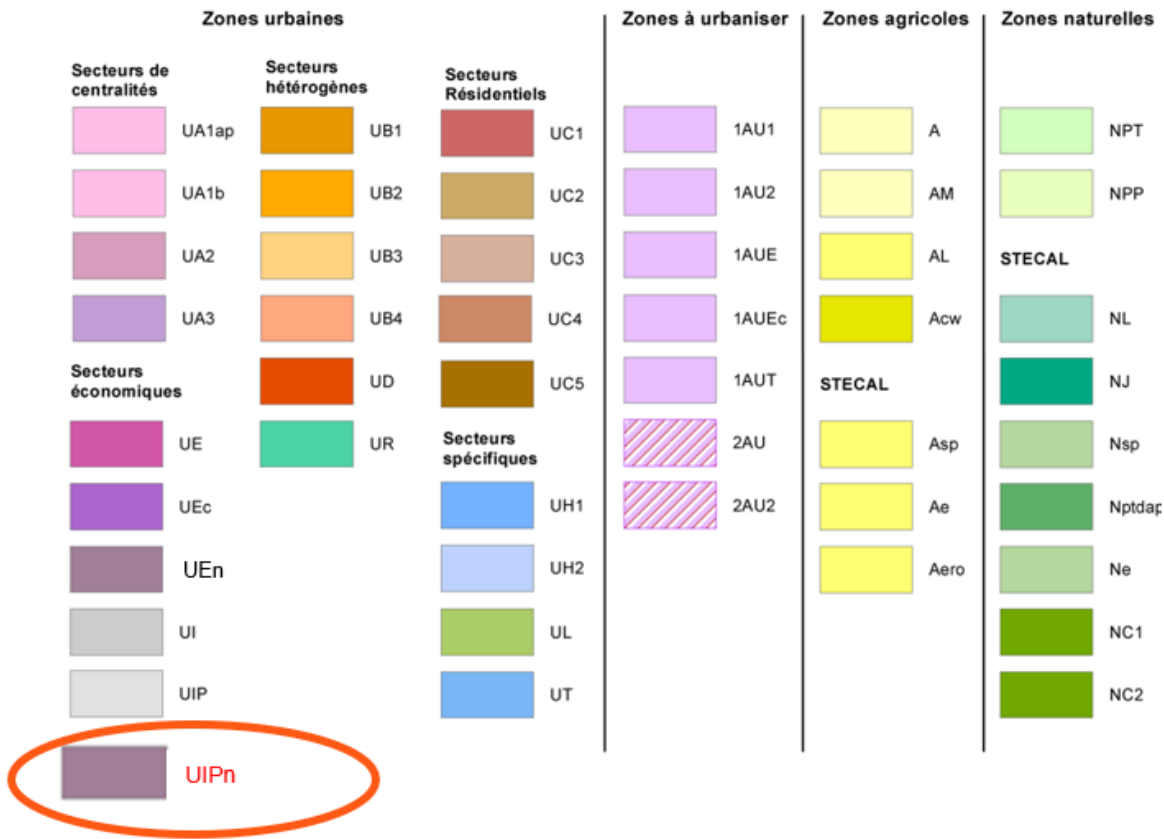
Extrait du zonage après loi Barnier

Légende

Zones urbaines			Zones à urbaniser	Zones agricoles	Zones naturelles
Secteurs de centralités	Secteurs hétérogènes	Secteurs Résidentiels			
 UA1ap	 UB1	 UC1	 1AU1	 A	 NPT
 UA1b	 UB2	 UC2	 1AU2	 AM	 NPP
 UA2	 UB3	 UC3	 1AUE	 AL	STECAL
 UA3	 UB4	 UC4	 1AUEc	 Acw	 NL
Secteurs économiques	 UD	 UC5	 1AUT	STECAL	 NJ
 UE	 UR	Secteurs spécifiques	 2AU	 Asp	 Nsp
 UEc		 UH1	 2AU2	 Ae	 Nptdap
 UI		 UH2		 Aero	 Ne
 UIP		 UL			 NC1
		 UT			 NC2

Extrait du zonage avant loi Barnier

Légende



Extrait du zonage après loi Barnier

3.5.2. MODIFICATION DU RÈGLEMENT

Les modifications apportées au règlement du PLUiHD sont **en rouge**. Elles permettent de répondre aux enjeux vis-à-vis des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

CHAPITRE II

CARACTERISTIQUES URBAINES, ARCHITECTURALES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGERES VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

Article UIP 3 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Article non réglementé.

En secteur UIPn :

Les constructions et installations doivent être implantées avec un recul minimum de :

- **De 25 mètres de l'axe de l'A 16.**
- **De 10 mètres de l'axe de la RD 300.**

