

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA VILLE ET DU LOGEMENT

Décret n° 2026-790 du 13 août 2026

adoptant la mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale de la région Flandre-Dunkerque et du plan local d'urbanisme intercommunal - habitat et déplacements de la communauté urbaine de Dunkerque dans le cadre du projet de réalisation d'une paire de réacteurs électronucléaires de type EPR2 par la société anonyme Électricité de France à Gravelines

NOR : VL0L2618657D

Publics concernés : maître d'ouvrage, gestionnaire du réseau public de transport d'électricité, services de l'Etat, collectivités territoriales, établissements publics.

Objet : le présent décret adopte la mise en compatibilité des documents d'urbanisme afin de permettre la réalisation d'une paire de réacteurs électronucléaires de type EPR2 par la société anonyme Électricité de France à Gravelines, projet reconnu d'intérêt général par le décret n° 2025-668 du 17 juillet 2025 qualifiant de projet d'intérêt général le projet de réalisation d'une paire de réacteurs électronucléaires sur le site de Gravelines. Il a pour objet d'adopter la mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région Flandre-Dunkerque et du plan local d'urbanisme intercommunal - habitat et déplacements (PLUi-HD) de la communauté urbaine de Dunkerque (CUD) pour permettre la réalisation du projet de construction d'une paire de réacteurs électronucléaires (EPR2) sur le site de Gravelines dans le département du Nord.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Application : le présent décret est pris en application de l'article 8 de la loi n° 2023-491 du 22 juin 2023 relative à l'accélération des procédures liées à la réalisation de nouvelles installations nucléaires à proximité de sites nucléaires existants et au fonctionnement des installations existantes.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de la ville et du logement,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-14 et L. 123-6 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 102-1, L. 103-1 et L. 132-7 à L. 132-9 ;

Vu la loi n° 2023-491 du 22 juin 2023 relative à l'accélération des procédures liées à la construction de nouvelles installations nucléaires à proximité de sites nucléaires existants et au fonctionnement des installations existantes, notamment son article 8 ;

Vu le décret n° 2025-668 du 17 juillet 2025 qualifiant de projet d'intérêt général le projet de réalisation d'une paire de réacteurs électronucléaires sur le site de Gravelines ;

Vu le décret n° 2025-669 du 17 juillet 2025 désignant l'autorité administrative compétente de l'Etat mentionnée à l'article 8 de la loi n° 2023-491 du 22 juin 2023 relative à l'accélération des procédures liées à la construction de nouvelles installations nucléaires à proximité de sites nucléaires existants et au fonctionnement des installations existantes ;

Vu le schéma de cohérence territoriale de la région Flandre-Dunkerque approuvé par délibération du 12 juillet 2022 ;

Vu le plan local d'urbanisme intercommunal habitat et déplacements de la communauté urbaine de Dunkerque approuvé par délibération du 19 décembre 2022 ;

Vu les courriers du préfet du Nord en date du 22 juillet 2025 informant respectivement le président du syndicat mixte SCoT Flandre-Dunkerque, le président de la communauté urbaine de Dunkerque et le maire de Gravelines, de la nécessité de mettre en compatibilité le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région Flandre-Dunkerque ainsi que le plan local d'urbanisme intercommunal-habitat et déplacements (PLUi-HD) de la communauté urbaine de Dunkerque, des motifs de cette mise en compatibilité et des modifications nécessaires pour y parvenir ;

Vu les courriers du préfet du Nord en date du 22 juillet 2025 informant respectivement le président de la Région Hauts-de-France et le président du département du Nord de la nécessité de mettre en compatibilité le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région Flandre-Dunkerque ainsi que le plan local d'urbanisme intercommunal-habitat et déplacements (PLUi-HD) de la communauté urbaine de Dunkerque ;

Vu la motion du conseil municipal de Gravelines adoptée par délibération du 23 juillet 2025 relative à la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme rendue nécessaire au projet de réacteur électronucléaire (EPR2) à Gravelines ;

Vu l'arrêté préfectoral du 24 juillet 2025 engageant la procédure de mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région Flandre-Dunkerque et du plan local d'urbanisme intercommunal - habitat et déplacements (PLUi-HD) de la communauté urbaine de Dunkerque (CUD) et portant ouverture de la concertation préalable dans le cadre du projet de réalisation d'une paire de réacteurs électronucléaires par la société anonyme Électricité de France (EDF) à Gravelines ;

Vu le courrier du président du syndicat mixte SCoT Flandre-Dunkerque du 11 août 2025 faisant part de ses observations sur les modifications envisagées du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région Flandre-Dunkerque ;

Vu le courrier du président de la communauté urbaine de Dunkerque du 20 août 2025 faisant part de ses observations sur les modifications envisagées du plan local d'urbanisme intercommunal - habitat et déplacements (PLUi-HD) de la communauté urbaine de Dunkerque ;

Vu l'arrêté préfectoral du 3 octobre 2025 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 déplacements (PLUi-HD) 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, qui s'est tenue du 05 août au 12 septembre 2025 ;

Vu le courrier du sous-préfet de Dunkerque du 23 octobre 2025 conviant les personnes publiques mentionnées aux articles L. 132-7 à L. 132-9 du code de l'urbanisme à la réunion d'examen conjoint portant sur la mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région Flandre-Dunkerque et du plan local d'urbanisme intercommunal - habitat et déplacements (PLUi-HD) de la communauté urbaine de Dunkerque (CUD), le 12 novembre 2025 ;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées tenue le 12 novembre 2025 portant sur la mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région Flandre-Dunkerque et du plan local d'urbanisme intercommunal - habitat et déplacements (PLUi-HD) de la communauté urbaine de Dunkerque (CUD) ;

Vu l'avis délibéré n° 2025-138 de l'autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (Ae-IGEDD) sur l'implantation de deux réacteurs électronucléaires (EPR2) sur le site de Gravelines, adopté lors de la séance du 30 janvier 2026 ;

Vu les courriers du président de la communauté urbaine de Dunkerque en date du 6 février 2026 et du vice-président en charge de l'aménagement du territoire, du logement et du canal Seine-Nord Europe du département du Nord en date du 11 février 2026, levant leurs réserves émises lors de la réunion d'examen conjoint de la mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région Flandre-Dunkerque et du plan local d'urbanisme intercommunal - habitat et déplacements (PLUi-HD) de la communauté urbaine de Dunkerque ;

Vu la décision n° E26-012/59 du 13 février 2026 du tribunal administratif de Lille portant désignation de la commission d'enquête ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral des préfets du Nord et du Pas-de-Calais d'enquête publique unique en date du 26 mars 2026 portant sur le projet d'implantation d'une paire de réacteurs électronucléaire de type EPR2 (maître d'ouvrage Electricité de France - EDF) et son raccordement au réseau électrique (maître d'ouvrage Réseau de Transport d'Electricité - RTE) sur les communes de Gravelines (siège de l'enquête), Bourbourg, Craywick, Loon-Plage et Saint-Georges-sur-l'Aa ;

Vu le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) et de dérogation à l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme (dite « dérogation loi Barnier ») soumis à l'enquête publique unique ouverte sur le projet d'implantation d'une paire de réacteurs électronucléaire de type EPR2 portée par EDF, du 14 avril au 15 mai 2026, ainsi que le rapport, les conclusions motivées et l'avis favorable sans réserve, assorti de deux recommandations, de la commission d'enquête en date du 14 juin 2026 sur ce dossier ;

Vu la délibération du comité syndical du syndicat mixte SCoT Flandre-Dunkerque en date du 30 juin 2026 donnant un avis favorable sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour le projet EPR2 à Gravelines suite au bilan de l'enquête publique portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme présenté par le sous-préfet de Dunkerque le 30 juin 2026 ;

Vu la délibération du conseil de communauté de la communauté urbaine de Dunkerque du 30 juin 2026 donnant un avis favorable au projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour le projet EPR2 à Gravelines suite au bilan de l'enquête publique portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme présenté par le sous-préfet de Dunkerque le 30 juin 2026,

Décète :

Article 1^{er}

La mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région Flandre-Dunkerque et du plan local d'urbanisme intercommunal - habitat et déplacements (PLUi-HD) de la communauté urbaine de Dunkerque (CUD) pour permettre le projet de réalisation d'une paire de réacteurs électronucléaires de type EPR2 par la société anonyme Électricité de France (EDF) à Gravelines est adoptée conformément aux plans et documents annexés au présent décret.

Article 2

La ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation et le ministre de la ville et du logement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 13 août 2026.

SÉBASTIEN LECORNU

Par le Premier ministre :

Le ministre de la ville et du logement,

VINCENT JEANBRUN

La ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation,

FRANÇOISE GATEL



**Dossier de mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale
de la Région Flandre-Dunkerque et du plan local d'urbanisme
intercommunal – habitat et déplacements de la communauté urbaine
de Dunkerque relatif au projet de réalisation d'une paire de réacteurs
électronucléaires à Gravelines par la société anonyme Electricité de
France annexé au décret n° 2026-790 du 13 août 2026**



ABRÉVIATIONS

CNPE	Centre nucléaire de production d'électricité
CUD	Communauté Urbaine de Dunkerque
DOO	Document d'Orientations et d'Objectifs
EDF	Électricité De France
GPMD	Grand Port Maritime de Dunkerque
INB	Installation Nucléaire de Base
MECDU	Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme
MWe	MégaWatt électrique
OAP	Orientation d'Aménagement et de Programmation
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PLUiHD	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat et Déplacements
PPE	Programmation Pluriannuelle de l'Energie
REP	Réacteur à Eau Pressurisée
RTE	Réseau de Transport d'Électricité
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires

SOMMAIRE

1.	PRESENTATION DU PROJET.....	7
1.1.	CONTEXTE DU PROJET	7
1.1.1.	Un projet sous maîtrise d'ouvrage d'EDF et de RTE	7
1.1.1.1.	<i>EDF, maître d'ouvrage du projet d'une paire de réacteurs EPR2 sur le site de Gravelines.....</i>	<i>7</i>
1.1.1.2.	<i>RTE, maître d'ouvrage du raccordement au réseau de transport d'électricité.....</i>	<i>7</i>
1.1.2.	Contexte et présentation de l'opération	8
1.1.2.1.	<i>Contexte</i>	<i>8</i>
1.1.2.2.	<i>Implantation du projet d'EPR2</i>	<i>9</i>
1.1.2.3.	<i>Un site aux multiples atouts.....</i>	<i>10</i>
1.1.2.4.	<i>Un territoire très dynamique et des besoins croissants en électricité.</i>	<i>10</i>
1.2.	DESCRIPTION DU PROJET	10
1.2.1.	En quoi consiste le projet EPR2 de GRAVELINES ?	10
1.2.2.	Les emprises du projet.....	12
1.2.2.1.	<i>La zone 01 – Merlon</i>	<i>14</i>
1.2.2.2.	<i>La zone 02 – Ancien stockage de carburant.....</i>	<i>14</i>
1.2.2.3.	<i>La zone 03 – Corridor technique.....</i>	<i>14</i>
1.2.2.4.	<i>La zone 04 – Anciennes installations CFEM.....</i>	<i>14</i>
1.2.2.5.	<i>La zone 05 – Périmètre travaux ouvrages de rejets à la mer.....</i>	<i>14</i>
1.2.2.6.	<i>La zone 06 – Centre d'Information du Public</i>	<i>14</i>
1.2.2.7.	<i>La zone 07 – Extension sud bloc usine.....</i>	<i>15</i>
1.2.2.8.	<i>La zone 08 – Terminal ferroviaire.....</i>	<i>15</i>
1.2.2.9.	<i>La zone 09 – Parking éloigné</i>	<i>15</i>
1.2.3.	le détail des phases	15
2.	PRESENTATION DE LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE.....	17
2.1.	CONTEXTE JURIDIQUE	17
2.2.	EXPOSE DES MOTIFS NECESSITANT L'ADAPTATION DES DOCUMENTS D'URBANISME	18
2.2.1.	Le SCOT Flandre Dunkerque	18
2.2.1.1.	<i>Analyse de compatibilité avec le PADD</i>	<i>19</i>
2.2.1.2.	<i>Analyse de compatibilité avec le DOO</i>	<i>19</i>
2.2.2.	Le PLUIHD	20
2.2.2.1.	<i>Analyse de compatibilité avec le PADD</i>	<i>20</i>
2.2.2.2.	<i>Analyse de compatibilité avec LES PIECES RÉGLEMENTAIRES</i>	<i>20</i>
3.	UN PROJET NECESSITANT UNE ADAPTATION DU SCOT FLANDRE DUNKERQUE	24
3.1.	LES PRINCIPALES EVOLUTIONS SUR LE SCOT	24
3.2.	MODIFICATION DU DOO.....	24

3.2.1. Prescription 2-C-3 Poursuivre la mise en œuvre de la trame verte et bleue..... 24

3.2.2. Prescription 1-B-6 développer le tourisme et l'économie résidentielle 28

4. UN PROJET NECESSITANT UNE ADAPTATION DU PLUIHD29

4.1. LES PRINCIPALES EVOLUTIONS SUR LE PLUI HD 29

4.2. MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE..... 30

4.3. MODIFICATION DU REGLEMENT 36

4.4. MODIFICATION DU RAPPORT DE PRESENTATION 42

4.5. MISE EN PLACE D'UN DOSSIER LOI BARNIER 45

ANNEXE A : DOSSIER LOI BARNIER46

FIGURES

<i>Figure 1 : Implantation des projets EPR2.....</i>	9
<i>Figure 2 : Implantation du projet EPR2 Gravelines.....</i>	9
<i>Figure 3 : Emprises du projet EPR2 Gravelines.....</i>	13
<i>Figure 4 : Zone merlon.....</i>	14
<i>Figure 5 : Calendrier du projet.....</i>	16
<i>Figure 6 : Zonage actuel et emprise des zones chantier non compatibles.....</i>	21
<i>Figure 7 : Zonage actuel et emprise du chantier de la zone Nord.....</i>	22
<i>Figure 8 : Périmètre de la zone de compensation environnementale (en bleu) du terminal méthanier – site Géoportail.....</i>	22
<i>Figure 9 : Zonage actuel et emprise du parking éloigné.....</i>	23
<i>Figure 10 : Extrait DOO Espaces protégés avant procédure MECDU p80.....</i>	25
<i>Figure 11 : Extrait DOO Espaces protégés modifiés après procédure MECDU p80.....</i>	26
<i>Figure 12 : Extrait DOO – annexe 2 site des Dunes de Gravelines avant procédure MECDU page 108.....</i>	27
<i>Figure 13 : Extrait DOO – annexe 2 site des Dunes de Gravelines après procédure MECDU page 108.....</i>	27
<i>Figure 14 : Extrait DOO Sites propices au tourisme et loisirs avant procédure de MECDU p43.....</i>	28
<i>Figure 15 : Extrait DOO Sites propices au tourisme et loisirs après procédure de MECDU p43.....</i>	28
<i>Figure 16 : Extrait du zonage avant mise en compatibilité.....</i>	30
<i>Figure 17 : Extrait du zonage après mise en compatibilité.....</i>	31
<i>Figure 18 : Zonage actuel et emprise du chantier de la zone Travaux Ouvrages de rejet en mer.....</i>	32
<i>Figure 19 : Zonage après mise en compatibilité et emprise du chantier de la zone Travaux Ouvrages de rejet en mer.....</i>	32
<i>Figure 20 : Zonage actuel au niveau du parking éloigné.....</i>	33
<i>Figure 21 : Évolution du zonage au niveau du parking éloigné.....</i>	33
<i>Figure 22 : Extrait rapport de présentation – zones Centre d'Information du Public (6) et Extension sud bloc usine (7) avant procédure MECDU.....</i>	43
<i>Figure 23 : Extrait rapport de présentation – zones Centre d'Information du Public et Extension sud bloc usine après procédure MECDU.....</i>	43
<i>Figure 24 : Extrait rapport de présentation– zones Centre d'Information du Public (6) et Extension sud bloc usine (7) avant procédure MECDU.....</i>	44
<i>Figure 25 : Extrait rapport de présentation – zones Centre d'Information du Public et Extension sud bloc usine après procédure MECDU.....</i>	44
<i>Figure 26 : Principes d'aménagement parking éloigné.....</i>	45

P

réésentation du dossier

Le projet de réalisation d'une paire de réacteurs EPR2 à Gravelines s'inscrit dans le cadre de la loi n° 2023-491 du 22 juin 2023 dite accélération du nucléaire. En application de son article 8, le projet a été qualifié de projet d'intérêt général par le décret n°2025-668 du 17 juillet 2025.

Pour permettre la réalisation des réacteurs, l'aménagement de certaines zones de chantier est nécessaire. Pour ce faire, il est nécessaire de faire évoluer les documents de planification en vigueur en matière d'urbanisme en mettant en compatibilité, conformément à l'article 8 précité, le SCoT de la Région Flandre-Dunkerque et le PLUi-HD de la Communauté Urbaine de Dunkerque.

Le présent document constitue le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) pour la construction de la paire d'unité de production nucléaire de type EPR2 sur le site de Gravelines.

Ce dossier apporte des informations sur :

- l'identité juridique du demandeur ;
- le projet EPR2 Gravelines ;
- la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- la nécessité d'une adaptation du SCoT de la Région Flandre-Dunkerque ;
- la nécessité d'une adaptation du PLUiHD de la Communauté Urbaine de Dunkerque.

Le dossier comprend également l'annexe suivante :

- Annexe A : Dossier loi Barnier - Dérogation à l'application de l'Article L. 111-6 du Code de l'urbanisme

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1. CONTEXTE DU PROJET

1.1.1. UN PROJET SOUS MAITRISE D'OUVRAGE D'EDF ET DE RTE

1.1.1.1. EDF, maître d'ouvrage du projet d'une paire de réacteurs EPR2 sur le site de Gravelines

Le groupe EDF, en tant qu'opérateur et fournisseur responsable, assume sa place d'acteur majeur de la transition écologique et de la souveraineté énergétique.

EDF est leader mondial de la production d'électricité bas-carbone, avec un mix diversifié, basé sur l'énergie nucléaire et les énergies renouvelables (l'hydraulique, l'éolien et le solaire notamment).



Pour fournir ses clients, EDF répond à la demande croissante en électricité bas-carbone en accélérant le développement de ses moyens de production décarbonés.

EDF s'inscrit ainsi dans l'objectif fixé par l'État d'atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050.

En France, EDF poursuit l'exploitation du parc nucléaire existant (soit 57 réacteurs) dans les meilleures conditions de sûreté et de performance et travaille aux conditions permettant le lancement du programme de construction de six EPR2 et de son extension éventuelle à quatorze EPR2.

1.1.1.2. RTE, maître d'ouvrage du raccordement au réseau de transport d'électricité

RTE, gestionnaire du réseau de transport d'électricité français, assure une mission de service public : garantir l'alimentation en électricité à tout moment et avec la même qualité de service sur le territoire national.



RTE gère en temps réel les flux électriques et l'équilibre entre la production et la consommation. RTE maintient et développe le réseau haute et très haute tension (de 63 000 à 400 000 volts).

EDF a sollicité RTE pour le raccordement de deux nouveaux EPR2 à Gravelines.

La mise en œuvre de ce raccordement répond à la mission de RTE de garantir un raccordement et des conditions d'accès au réseau public de transport d'électricité équitables pour l'ensemble des producteurs d'électricité, sans discrimination vis-à-vis de la nature de l'installation de production raccordée, dispositions inscrites à l'article L. 121-4, I-2° du code de l'énergie.

1.1.2. CONTEXTE ET PRESENTATION DE L'OPERATION

1.1.2.1. Contexte

Le programme de nouveaux réacteurs nucléaires correspond à la proposition d'EDF s'inscrivant dans la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE pour la période 2019-2028).

En mai 2021, EDF a ainsi remis au Gouvernement un dossier de proposition comprenant l'ensemble des éléments techniques et financiers pour la réalisation d'une série de trois paires de réacteurs EPR2.

Ces éléments ont été instruits par le Gouvernement, qui a rendu le 18 février 2022 un rapport « Travaux relatifs au nouveau nucléaire ». Ce rapport constituait un point d'étape, les travaux devant en effet se poursuivre pour affiner les modalités de mise en œuvre du programme.

Dans un contexte de changement climatique, la décarbonation de l'énergie est nécessaire.

Elle passera à la fois par une diminution des consommations d'énergie du pays (estimée entre 40 et 50 % dans la Stratégie nationale bas-carbone) et une sortie des énergies fossiles.

Plusieurs leviers devront être simultanément actionnés : la sobriété, l'efficacité énergétique et l'électrification massive des usages (substitution des énergies émettrices de CO2 par de l'électricité).

Dans ce contexte, et en accord avec le projet de PPE, de nouveaux moyens de production nucléaires sont plus que jamais nécessaires pour répondre à une consommation accrue d'électricité, dans la mesure où :

- **ils produisent une électricité bas carbone ;**
- **ilotables, ils participent à la stabilité du réseau** de transport d'électricité et sont complémentaires des moyens de production intermittents que sont le solaire et l'éolien ;
- **ils permettent de constituer des mix électriques diversifiés** plus résilients et moins coûteux (étude « Futurs énergétiques 2050 » de RTE, Volume 11) que les mix électriques composés exclusivement d'énergies renouvelables ;
- **ils contribuent à la souveraineté énergétique française**, et à la vitalité de l'économie nationale, la filière nucléaire étant la troisième filière industrielle française en nombre d'emplois.

Ce programme visera donc, aux côtés des énergies renouvelables, à garantir l'approvisionnement en électricité de la France et contribuera à atteindre la neutralité carbone en 2050.

Le projet de construction d'une paire d'unités de production EPR2 à Gravelines correspond au deuxième projet du programme industriel de nouveaux réacteurs nucléaires conduit par EDF. Le premier projet fait notamment l'objet du décret n°2025-65 du 23 janvier 2025 qualifiant de Projet d'intérêt général (PIG) le projet de réalisation d'une paire de réacteurs électronucléaires sur le site de Penly (Seine-Maritime). Le projet d'implantation de deux unités de production EPR2 à Gravelines a également été qualifié de projet d'intérêt général par le décret n° 2025-668 du 17 juillet 2025.



Figure 1 : Implantation des projets EPR2.

1.1.2.2. Implantation du projet d'EPR2

Le site d'implantation du projet est situé au bord de la Mer du Nord, dans les Hauts-de-France, dans le département du Nord (59). Il se trouve sur la commune de Gravelines qui fait partie de la communauté urbaine de Dunkerque, et est localisé à environ 7 km au sud-ouest de Dunkerque et à une vingtaine de kilomètres au nord-est de Calais.

Les emprises associées au projet EPR2 se localisent à proximité du Centre Nucléaire de Production d'Électricité existant de Gravelines qui comprend 6 unités de production nucléaire de type « REP, réacteur d'eau sous pression », d'une puissance de 900 MWe, mis en service entre 1980 et 1985.

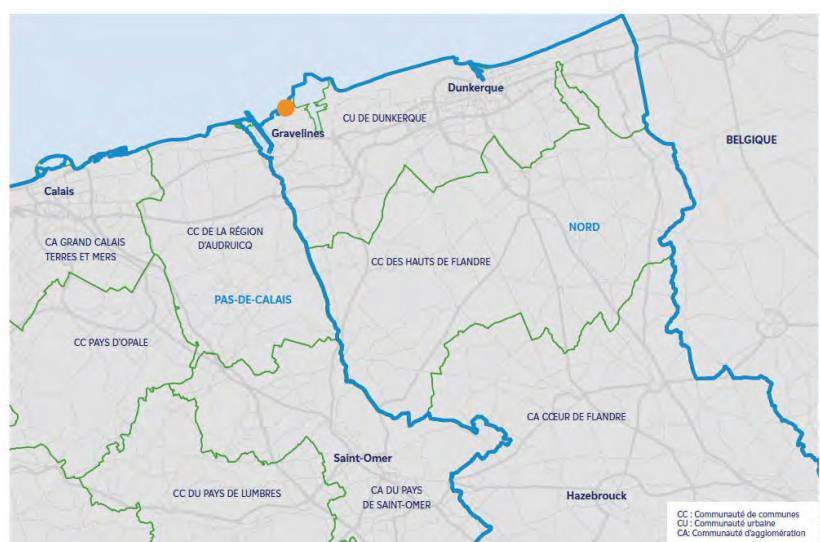


Figure 2 : Implantation du projet EPR2 Gravelines.

1.1.2.3. Un site aux multiples atouts

Gravelines est un site favorable à l'implantation de nouveaux réacteurs en raison de :

- la disponibilité de foncier, sur une zone à vocation industrielle ;
- la proximité de la mer, pour le refroidissement des réacteurs ;
- la situation par rapport au réseau public de transport d'électricité, pour évacuer l'électricité produite par les réacteurs.

1.1.2.4. Un territoire très dynamique et des besoins croissants en électricité

Dunkerque est le troisième port français. Par sa localisation et grâce à ses infrastructures, il accueille de nombreuses entreprises fortement consommatrices d'énergie (production d'acier et d'aluminium, pétrochimie...) et présente une forte attractivité.

Le territoire connaît ainsi depuis plusieurs années une dynamique inédite, représentative des objectifs de décarbonation et de réindustrialisation de la France. Dans une Zone industrielle bas-carbone (ZIBaC), plusieurs projets industriels d'envergure voient le jour et impliquent une augmentation considérable des besoins électriques (tant pour les activités industrielles existantes qui doivent décarboner leurs procédés, que pour les nouvelles activités qui s'implantent).

Ainsi, d'après les estimations de RTE, le besoin électrique sur la zone de Dunkerque va tripler et la puissance requise devrait atteindre 4 500 MWe à l'horizon 2040.

Pour accompagner cette transition, il paraît opportun :

- de maintenir les moyens de production bas-carbone existants comme les six réacteurs en fonctionnement ;
- de développer de nouveaux moyens comme les deux réacteurs EPR2 et le parc éolien en mer au large de Dunkerque.

1.2. DESCRIPTION DU PROJET

1.2.1. EN QUOI CONSISTE LE PROJET EPR2 DE GRAVELINES ?

Le modèle de réacteur proposé, l'EPR2, porte l'industrialisation de la tête de série EPR réalisée en France. L'EPR2 est une version optimisée du premier réacteur EPR construit à Flamanville. Il en reconduit l'essentiel des caractéristiques, et il répond à un niveau d'exigences au moins équivalent en termes de sûreté, de sécurité et de performances environnementales, qui figurent parmi les plus élevées au monde.

L'EPR2 est un réacteur de Génération 3, en évolution par rapport à l'EPR, tout en conservant les atouts, et en premier lieu **son haut niveau de sûreté**. Il est conçu pour **être exploité au moins 60 ans et intègre, dès sa conception, les conséquences du changement climatique**. Par ailleurs, selon le principe de l'amélioration continue s'appliquant déjà aux réacteurs nucléaires existants, des optimisations nécessaires seront apportées au fur et à mesure des réexamens périodiques qui interviennent tous les 10 ans.

De plus, le réacteur EPR2 a été **conçu pour être pilotable**, c'est-à-dire pour adapter sa puissance en fonction de l'offre et de la demande en électricité, ce qui le rend particulièrement pertinent dans un mix électrique décarboné, avec une part importante d'énergies renouvelables non pilotables.

Enfin, il permet un fonctionnement avec du combustible MOX produit par recyclage des combustibles usés, et assure ainsi **la cohérence avec la politique française du cycle du combustible**, laquelle repose sur la stratégie de retraitement et de recyclage par les filières de gestion des déchets des réacteurs existants.

La réalisation de chacun des Projets EPR2 proposés permettra la mise en service de **deux fois 1670 mégawatts électriques** permettant de répondre à l'équivalent de la moitié de la consommation électrique de la région Ile-de-France ou à environ 42% de celle de la région des Hauts-de-France. Ces outils de production une fois mis en service participeront à la fois à la décarbonation du pays et à assurer l'indépendance énergétique française



Par ailleurs, le réacteur EPR2 est conçu pour être mis en œuvre dans le cadre d'un programme de plusieurs paires, au bénéfice de la maîtrise du coût et du calendrier de construction. Ainsi, d'un site à l'autre, les projets EPR2 repartent d'une même base technique.

La conception du projet EPR2 de Gravelines est donc similaire à celle du projet EPR2 de Penly : les installations nucléaires, les salles des machines et les stations de pompage sont les mêmes.

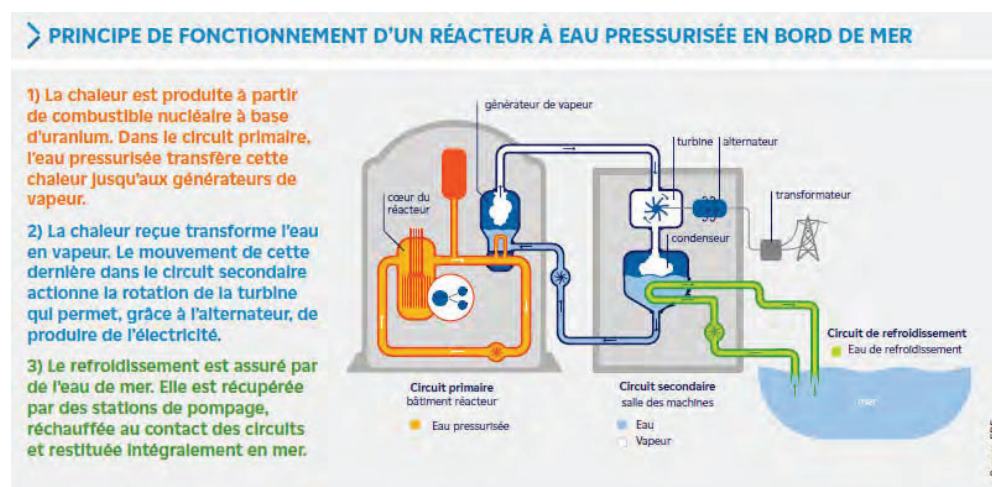
Dans le cadre du programme de nouveaux réacteurs nucléaires, EDF recherche une réplification maximale : les projets EPR2 sont autant que possible similaires d'un site à l'autre. Cependant, des ajustements de la conception restent nécessaires pour tenir compte des caractéristiques de chaque site.

À Gravelines, ces adaptations sont de plusieurs ordres.

D'abord, **le sol - meuble - doit être conforté afin de garantir la stabilité** des bâtiments qui y seront installés.

Ensuite, **plusieurs ouvrages seraient créés pour le refroidissement des réacteurs EPR2 en projet :**

- un canal d'amenée qui prend sa source dans l'avant-port ouest de Dunkerque, et permettant d'amener l'eau de mer jusqu'aux stations de pompage des réacteurs EPR2 ;
- des canalisations souterraines qui permettent de renvoyer les eaux réchauffées depuis les réacteurs EPR2 vers le point de rejet dans le canal de rejet existant du CNPE de Gravelines.



Enfin, le site de Gravelines est situé dans un environnement industrialo-portuaire, avec des activités sources de risques industriels (explosions, incendies, rejets de substances dangereuses, etc.).

Par conséquent, **la conception du projet EPR2 intègre des protections particulières**, notamment pour se protéger d'explosions hypothétiques sur des sites voisins.

1.2.2. LES EMPRISES DU PROJET

Les emprises associées au projet EPR2 sur le site de Gravelines comprennent différentes zones couvrant principalement la zone chantier ainsi que les installations nucléaires pérennes.

Elles concernent majoritairement des emprises en renouvellement urbain et localisées pour une grande partie au sein du périmètre industrialo-portuaire du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD).

L'accès principal au site se fera par la route du Grand Colombier qui fera l'objet d'aménagement préalable.

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

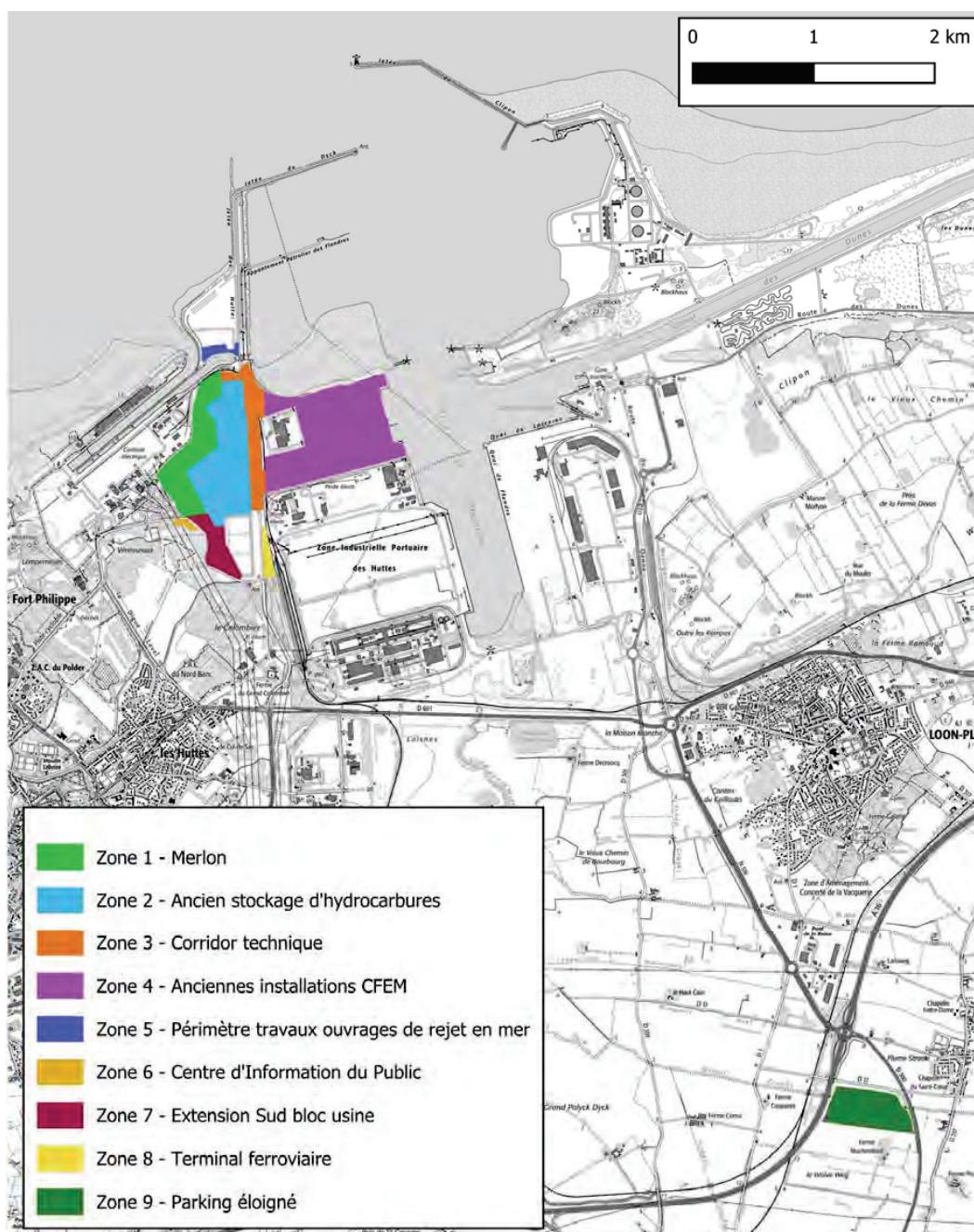


Figure 3 : Emprises du projet EPR2 Gravelines.

1.2.2.1. La zone 01 – Merlon

Cette zone de 24,5 hectares environ jouxte la limite du CNPE de Gravelines à l'ouest ; elle accueille principalement un merlon végétalisé culminant à +25 mètres NGF qui jouait un rôle pare-feu pour le CNPE vis-à-vis du site de stockage d'hydrocarbures anciennement présent sur la zone 2.

Cette zone sera aménagée pour accueillir une route privée destinée à maintenir l'accès vers le nord, en remplacement du tronçon de route du Grand Colombier localisé au niveau de la zone projet.



Figure 4 : Zone merlon.

1.2.2.2. La zone 02 – Ancien stockage de carburant

Cette zone de 39 hectares environ comportait des installations en lien avec les activités de stockage de réserves d'hydrocarbures de ce site. C'est sur cette zone que seront construites les deux unités EPR2.

1.2.2.3. La zone 03 – Corridor technique

Cette zone de 15,5 hectares environ correspond à la route du Grand Colombier et comprend des infrastructures de réseaux enterrés et voies ferroviaires situées sur les couloirs latéraux le long de cette route.

1.2.2.4. La zone 04 – Anciennes installations CFEM

Cette zone de 66 hectares environ a accueilli des installations industrielles et portuaires de la CFEM (Compagnie Française d'Entreprises Métalliques), en particulier une darse comprenant un quai. Le périmètre n'abrite plus d'activités industrielles depuis les années 1990. Cette zone sera aménagée puis utilisée pour les installations nécessaires au chantier y compris la darse qui sera comblée.

1.2.2.5. La zone 05 – Périmètre travaux ouvrages de rejets à la mer

Cette zone de 2,5 hectares environ est située au nord du canal d'amenée et à l'est du canal de rejet du CNPE de Gravelines. Cet espace foncier permettra l'implantation des ouvrages et installations de chantier pour la construction des tunnels de rejet en mer.

1.2.2.6. La zone 06 – Centre d'Information du Public

Cette zone de 1 hectare environ, est destinée à abriter un centre d'information du public. Au regard de la localisation du site, les aménagements mis en œuvre garantiront l'intégration paysagère et environnementale de la construction (mise en œuvre d'aménagement paysager / démarche environnementale dans la conception du projet). La superficie affichée d'environ 1 hectare correspond à l'emprise nécessaire lors de la phase chantier du projet. Une fois la phase chantier terminée, la superficie pérenne correspondant à la partie artificialisée (le Centre d'information du public et ses aménagements) sera inférieure à 1 hectare, une partie de l'emprise projet pourra alors être remise en état naturel dans une démarche de minimisation des impacts.

1.2.2.7. La zone 07 – Extension sud bloc usine

Cette zone de 10 hectares environ permet de répondre aux besoins d'accessibilité vers l'unité de production EPR2 n°2, en phase chantier ou en exploitation. Un accès au bloc usine sera aménagé.

Outre la déviation de la route dite des enrochements et le dévoiement du wateringue (canal de drainage), cette zone est destinée à accueillir :

- L'implantation d'Un Poste d'Accès Chantier ;
- Des bases-vies modulaires en R+4 pour l'encadrement de chantier et les compagnons ;
- Un réfectoire modulaire en RDC / R+1.

Au regard de sa localisation, les aménagements favoriseront l'intégration paysagère et environnementale des installations et des constructions (aménagements paysagers / démarche environnementale).

1.2.2.8. La zone 08 – Terminal ferroviaire

Cette zone, de 2,5 hectares environ, localisée au sud de la zone de chantier principal, abritera le nouveau terminal ferroviaire du CNPE.

1.2.2.9. La zone 09 – Parking éloigné

Le principe de ce parking, d'une capacité maximale de 6000 places, est de permettre aux employés travaillant sur le chantier des EPR2 de pouvoir se garer sur un parking situé à environ 30 minutes de navette du chantier. Le parking sera situé à proximité d'axes routiers de fortes capacités afin de limiter l'impact du chantier sur le trafic routier environnant. L'objectif est de fluidifier les accès pour le personnel et les flux de matériels et matériaux à destination du chantier. La zone d'implantation du parking s'étend sur une surface de 23 hectares environ entre la RD17 au nord, la RD300 (classée route express) à l'est et l'autoroute A16 à l'ouest.

1.2.3. LE DETAIL DES PHASES

L'ensemble des travaux associés au chantier de construction des unités de production EPR2 s'étend depuis la déclaration d'ouverture du chantier jusqu'à la mise en service des deux unités de production EPR2 et la remise en conformité des zones d'installations de chantier.

Les travaux se répartissent en quatre phases :

- Les aménagements préalables et les travaux de terrassement sont les travaux nécessaires pour commencer la construction des bâtiments de l'îlot nucléaire, incluant notamment les travaux de terrassement et de renforcement de sols, ainsi que la mise en place des infrastructures nécessaires au chantier.
- La construction du génie civil : ces travaux comprennent la construction de l'ensemble des bâtiments et galeries. Ces travaux comprennent également la réalisation des galeries et des ouvrages en mer, et les Voiries et Réseaux Divers (VRD) définitifs.
- Le montage électromécanique concerne les phases de travaux à l'intérieur des bâtiments, incluant le montage et l'installation des différents équipements, tuyauteries, pompes, des réseaux électriques et de ventilation, etc.
- Les phases d'épreuves hydrauliques et d'essais des circuits et équipements. Les épreuves hydrauliques et les essais de démarrage des installations comportent plusieurs étapes au fur et à mesure du déploiement des équipements.

Le début de la construction du premier béton nucléaire est nommé J0 et est défini comme étant la date de premier béton du radier de l'îlot nucléaire de la première unité EPR2. Certains travaux associés à la phase de construction, en particulier ceux relatifs aux ouvrages de prise d'eau et rejet, débiteront avant J0. L'ensemble des travaux réalisés avant le J0 constitue la phase travaux préparatoires du chantier de construction EPR2.

L'ensemble de ces phases de construction, du début des travaux préparatoires jusqu'à la mise en service, devrait durer environ 13 ans.

Le calendrier du projet à partir de l'obtention de l'autorisation environnementale est représenté ci-dessous. Les délais affichés sont indicatifs.

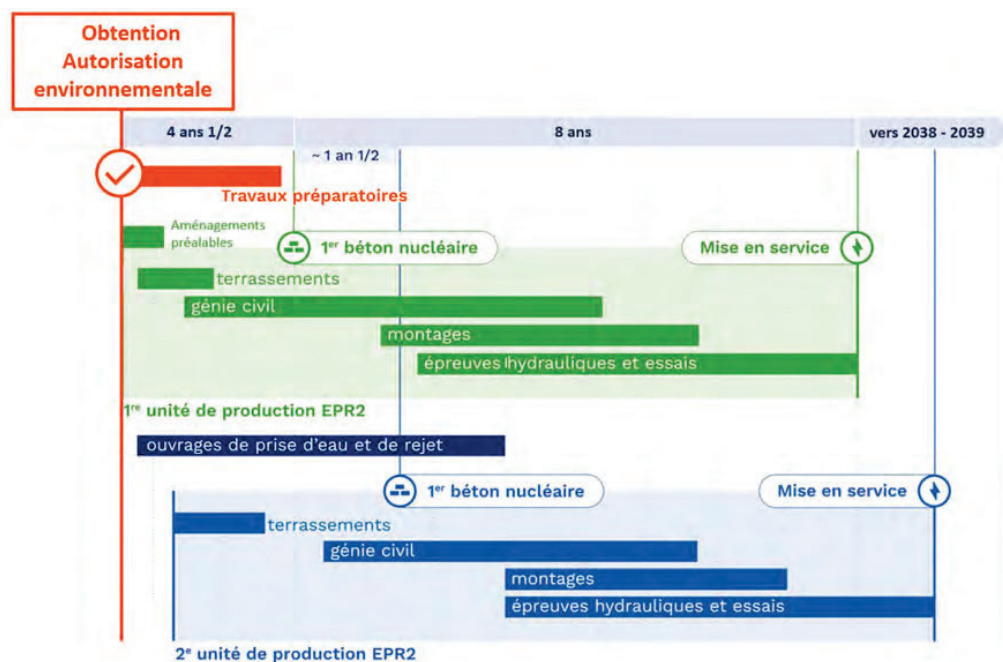


Figure 5 : Calendrier du projet.

2.

PRESENTATION DE LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

2.1. CONTEXTE JURIDIQUE

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (« MECDU ») intervient dans un cadre juridique organisé par les dispositions combinées du Code de l'urbanisme, du Code de l'environnement et de la loi n° 2023-491 du 22 juin 2023 relative à l'accélération des procédures liées à la construction de nouvelles installations nucléaires à proximité de sites nucléaires existants et au fonctionnement des installations existantes.

Conformément à l'article 8 de la loi n° 2023-491 du 22 juin 2023, **la mise en compatibilité du SCoT Flandre Dunkerque** (approuvé par délibération du comité syndical le 12 juillet 2022) **et du PLUIHD de la Communauté urbaine de Dunkerque** (approuvé par le conseil communautaire le 19 décembre 2022) **avec le projet de création des EPR2 de Gravelines peut intervenir après qualification, par décret en Conseil d'État, de « projet d'intérêt général » au sens de l'article L. 102-1 du Code de l'urbanisme.**

Le projet d'implantation de deux unités de production EPR2 à Gravelines a été qualifié de projet d'intérêt général par le décret n° 2025-668 du 17 juillet 2025. Après avoir constaté que les documents d'urbanisme existants ne permettent pas la réalisation du projet reconnu d'intérêt général, le Préfet a enclenché sans délai une mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés. Pour ce faire, il a informé pour avis les autorités compétentes pour établir le SCoT (le Syndicat mixte du SCoT de la région Flandre Dunkerque) et le PLUIHD (la Communauté urbaine de Dunkerque) ainsi que le département et la région.

L'arrêté préfectoral engageant la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été émis par le préfet le 24 juillet 2025.

Conformément à l'article 8 II de la loi n° 2023-491 du 22 juin 2023, l'évaluation environnementale est effectuée dans les conditions applicables aux MECDU engagées en application du second alinéa des articles L. 143-42 ou L. 153-51 du Code de l'urbanisme².

À cet égard, bien que relevant en principe d'une procédure d'examen au cas par cas, la présente MECDU fait l'objet d'une démarche d'évaluation environnementale volontaire (complémentaire à celle requise à titre systématique pour le Projet EPR2). Elle a donné lieu à concertation préalable du public (du 5 août au 12 septembre 2025 inclus) en application de l'article L. 103-2 1° du code de l'urbanisme. Le Préfet

² Ces conditions se rapportent à la procédure d'examen au cas par cas prévue pour les mises en compatibilité qui ne sont pas effectuées par la personne compétente en urbanisme. Le préfet procède à l'analyse des incidences notables sur l'environnement du projet de mise en compatibilité et transmet le dossier à la formation d'autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable. L'avis de l'autorité environnementale est transmis aux personnes compétentes en urbanisme.

a approuvé le bilan de la concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme par arrêté préfectoral le 3 octobre 2025.

En application de l'article L. 122-13 du Code de l'environnement, **cette évaluation environnementale de la MECDU est conduite de façon commune avec celle requise au titre du projet de création des EPR2 de Gravelines.**

Le projet de MECDU a fait l'objet d'un examen conjoint par l'État, par le Syndicat mixte du SCoT de la région Flandre Dunkerque et la Communauté urbaine de Dunkerque ainsi que par les personnes publiques mentionnées aux articles L. 132-7 à L. 132-9 du Code de l'urbanisme le 12 novembre 2025.

À la suite de la concertation et des premières étapes de l'évaluation environnementale (consultation des autorités, avis de l'autorité environnementale...), une enquête publique est réalisée sous la forme d'une enquête publique unique du 14 avril au 15 mai 2026, conformément aux dispositions des articles L. 122-13 précité et L. 181-10, I, al. 3 du Code de l'environnement. En effet le Projet qui emporte la MECDU relevant d'une enquête publique au titre d'autres procédures, la procédure d'information du public au titre de la MECDU (qui prévoyait une participation du public par voie électronique, PPVE) est intégrée à l'enquête publique unique pour permettre une meilleure information du public. **Le bilan de la concertation est joint au dossier d'enquête publique.**

À l'issue de celle-ci, la commission d'enquête a remis son rapport le 14 juin 2026. Ayant constaté la bonne prise en compte des préoccupations territoriales et environnementales, la commission a émis un avis favorable sans réserve à la demande de mise en compatibilité des documents d'urbanisme et d'ouverture à l'urbanisation des secteurs d'entrée de ville concernés par la loi Barnier, assorti de deux recommandations dont la prise en compte est facultative.

Conformément à l'article 8, IV de la loi n° 2023-491 du 22 juin 2023, le bilan de l'enquête publique sur le projet de MECDU a été présenté par le Préfet à l'organe délibérant du Syndicat mixte du SCoT de la région Flandre Dunkerque et de la Communauté urbaine de Dunkerque le 30 juin 2026.

Par délibérations du 30 juin 2026, l'organe délibérant du Syndicat mixte du SCoT de la région Flandre Dunkerque et celui de la Communauté urbaine de Dunkerque ont chacun émis un avis favorable sans réserve sur le projet de mise en compatibilité.

Le projet de mise en compatibilité du SCoT et du PLUIHD est alors adopté par décret, conformément à l'article 8, IV de la loi n°2023-491 du 22 juin 2023.

2.2. EXPOSE DES MOTIFS NECESSITANT L'ADAPTATION DES DOCUMENTS D'URBANISME

2.2.1. LE SCOT FLANDRE DUNKERQUE

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) constitue l'outil principal de planification stratégique à l'échelle intercommunale. Il concerne à la fois la Communauté Urbaine de Dunkerque et la Communauté de communes des Hauts de Flandre. Ce document définit une stratégie de développement à l'échelle du territoire, formalisée dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Cette stratégie est ensuite traduite concrètement dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

2.2.1.1. Analyse de compatibilité avec le PADD

Le PADD du SCoT décline 4 ambitions de développement pour le territoire dont l'une porte spécifiquement sur les enjeux énergétiques.

L'ambition 2 s'intitule ainsi « Relever le défi de la transition énergétique dans un territoire industriel et de polder » et intègre 2 objectifs :

- Adapter le territoire et faire évoluer les pratiques pour s'engager dans une transition énergétique et un développement territorial plus durable.
- Positionner volontairement la région Flandre-Dunkerque comme territoire pilote et d'innovation sur le nouveau modèle de développement qui doit émerger de la transition énergétique.

Même si le PADD n'évoque pas spécifiquement le nucléaire et l'implantation des EPR 2 sur Gravelines, les intentions d'accompagner le territoire vers une nouvelle transition énergétique apparaissent précisément.

Le projet d'implantation de 2 unités de production EPR2 à Gravelines est compatible avec le PADD et ne remet pas en cause son économie générale.

2.2.1.2. Analyse de compatibilité avec le DOO

Comme présenté précédemment, le site du projet EPR2 et ses zones de chantier se localisent principalement au sein du périmètre du GPMD. Pour l'essentiel, le projet EPR2 est compatible avec les prescriptions du Document d'Orientations et d'Objectifs.

Toutefois, deux zones de chantier débordent de cette emprise. Il s'agit de la zone « extension Sud bloc usine » et de la zone « Centre d'Information du Public ».

Pour permettre leur faisabilité, il s'avère nécessaire d'ajuster **la prescription 2-C-3-1 en lien avec les espaces naturels.**

- **La prescription relative aux espaces protégés et aux réservoirs de biodiversité** en lien avec l'application de la prescription 2 C-3-1. Plusieurs zones du projet : la zone Centre d'Information du Public, la zone extension Sud bloc usine, le terminal ferroviaire, les travaux/ouvrages de rejet en mer et le corridor technique, sont cartographiées dans le DOO page 80 comme des réservoirs de biodiversité. Or ces espaces sont voués à recevoir des aménagements, des installations et des constructions en lien avec le projet EPR2.

Afin de clarifier l'affectation des sols, il est proposé de retirer cette prescription sur :

- les espaces des réservoirs de biodiversité classés en secteur naturel au sein du PLUIHD c'est-à-dire la zone Centre d'Information du Public et la zone extension Sud bloc usine.
- mais aussi sur les zones du corridor technique, des travaux/ouvrages de rejet en mer et du terminal ferroviaire, classées au sein de la zone UIP du PLUIHD. À noter que sur ces derniers espaces, des dispositions réglementaires sont déjà prévues à travers les orientations du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel qui est destiné à structurer et à planifier les actions de préservation et de mise en valeur des milieux naturels au sein du GPMD.

Par souci de cohérence, l'annexe 2 du DOO, page 108, relative à l'espace protégé des Dunes de Gravelines fera également l'objet d'un ajustement graphique de manière à retirer les espaces de projet concernés.

La prescription 1-B-6, en lien avec **le tourisme, mérite également d'être ajustée.**

- **En effet, le DOO identifie le site comme un site propice aux activités de loisirs et de tourisme sur la partie ouest de la zone du Polder** qui correspond en partie aux espaces associés au projet EPR2. L'implantation du projet, risque de modifier l'aspect de cette zone, notamment dans sa phase chantier. **Afin d'éviter tout risque d'interprétation, il est proposé d'ajuster cette cartographie du**

DOO afin de réduire le pictogramme relatif à l'identification d'un site propice aux activités de tourisme et de loisirs sur la partie ouest de la zone du polder.

Cette évolution permettra de garantir la compatibilité vis-à-vis du DOO mais également de sécuriser la compatibilité avec l'évolution projetée du PLUIHD.

2.2.2. LE PLUIHD

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal valant Habitat et Déplacements (PLUIHD) fixe les grandes orientations d'aménagement de la Communauté Urbaine de Dunkerque pour les 10 à 15 prochaines années. L'ambition portée par le territoire est exprimée à travers le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Les objectifs définis dans le PADD sont ensuite traduits concrètement dans les documents réglementaires, tels que le règlement écrit, les documents graphiques ainsi que les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), à la fois sectorielles et thématiques.

2.2.2.1. Analyse de compatibilité avec le PADD

Le sujet de la transition énergétique est décliné dans l'objectif 4 de l'orientation 3 du PADD de l'agglomération sous l'intitulé « Poursuivre la transition énergétique du territoire ».

Le PADD fait référence à ses atouts en la matière avec la présence de la centrale nucléaire ainsi que le terminal gazier. Il met en avant la nécessité d'intégrer l'épuisement des ressources et l'émergence des énergies renouvelables qui nécessite de mettre en œuvre une transition énergétique ambitieuse du territoire avec 2 sous objectifs :

- Développer l'accès à l'énergie abordable pour tous
- Encourager le développement de la production locale d'énergies

Le PADD de l'agglomération fixe un objectif de réduction de 40% des émissions de GES à l'horizon 2030 par rapport à 1990.

Même si l'implantation des 2 nouveaux EPR2 n'est pas clairement précisé dans le PADD, le projet s'inscrit pleinement dans l'objectif général de la transition énergétique du territoire et il participe pleinement aux 2 sous objectifs définis.

En ce sens, le projet d'implantation des EPR est compatible avec le PADD du PLUI HD.

2.2.2.2. Analyse de compatibilité avec LES PIÈCES RÉGLEMENTAIRES

A la lecture du plan de zonage et du règlement associé, **l'essentiel du projet s'implante au sein de la zone classée UIP** (zones ancien stockage d'hydrocarbures/anciennes installations CFEM/Merlon/corridor technique/terminal ferroviaire/périmètre travaux ouvrages de rejet en mer). Cette zone 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.

La zone UIP recouvre un large panel d'occupation des sols possibles.

L'essentiel du projet EPR2 peut donc se réaliser au travers du règlement de la zone UIP.

Toutefois, il apparaît que certains secteurs de chantier associés au projet EPR2 se positionnent en secteurs naturels, soit NPT correspondant aux espaces naturels de protection et de sauvegarde des cœurs de nature, des milieux littoraux, dunaires et des paysages, soit NPP correspondant à une zone à dominante naturelle garantissant la fonctionnalité des continuités écologiques. Dans ces secteurs, la réglementation

associée aux occupations et constructions est très restrictive et ne permet pas la réalisation des occupations des sols prévus dans le projet.

Les 2 secteurs qui posent un problème de compatibilité concernent :

- La zone Centre d'Information du Public d'une superficie d'environ 1 hectare en secteur NPT destinée à accueillir un centre d'interprétation pour le public. Cette zone intercepte également une zone à dominante humide identifiée dans le SAGE du delta de l'Aa ;
- La zone extension Sud bloc usine d'environ 10 hectares est classée pour partie en secteur NPP et pour partie en secteur NPT. Cette zone est destinée à accueillir la déviation de la route dite des enrochements, la déviation d'un watgang mais également de constructions et d'installations nécessaires au chantier de l'EPR2. Plus précisément, la zone est destinée à recevoir l'implantation d'Un Poste d'Accès Chantier, des bases-vies modulaires en R+4 pour l'encadrement de chantier et les compagnons ainsi que d'un réfectoire modulaire en RDC / R+1.

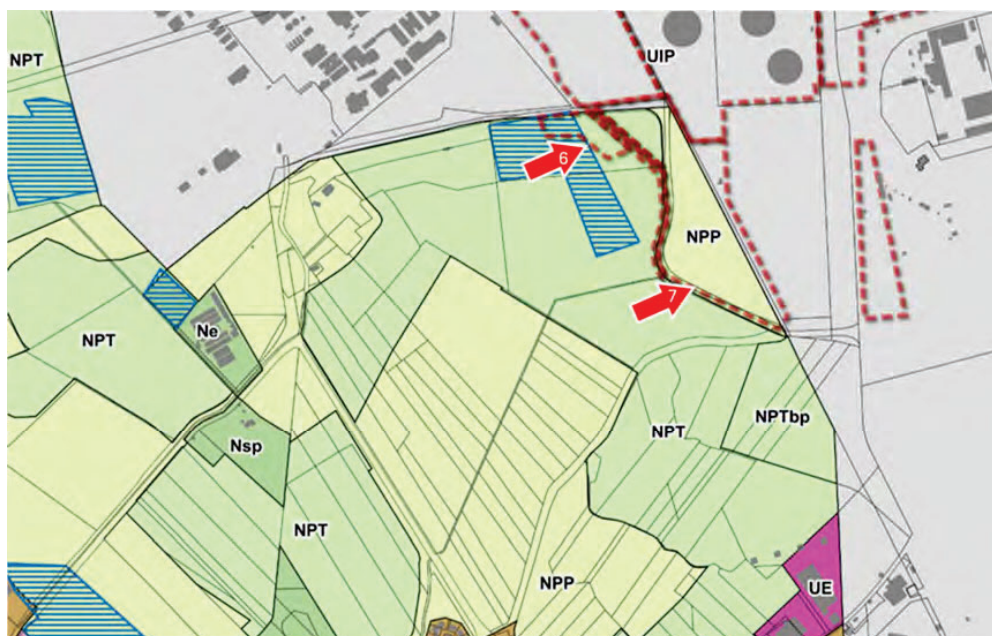


Figure 6 : Zonage actuel et emprise des zones chantier non compatibles.

Pour les 2 secteurs concernés, la solution réglementaire envisagée est le basculement en zone urbaine spécifique dédiée aux installations nucléaires.

Après analyse des différentes solutions réglementaires, (création d'une nouvelle zone urbaine spécifique, création d'un secteur réglementaire spécifique au sein de la zone UE, création d'un STECAL), **la solution la plus pertinente est la création d'un secteur spécifique au sein de la zone UE, de type secteur UEn (à vocation nucléaire).**

Par ailleurs, une régularisation à la marge est également envisagée sur la délimitation du zonage NPT. En effet, la zone Périmètre travaux des ouvrages de rejets en mer a été définie sur la base de la zone de compensation environnementale relative à l'aménagement de la plateforme d'accueil du terminal méthanier, de façon à l'éviter.

Il s'avère que le zonage NPT ne reprend pas les limites exactes de la zone de compensation environnementale. Il semble donc nécessaire de faire coïncider le zonage NPT avec les limites physiques réelles de la zone de compensation.

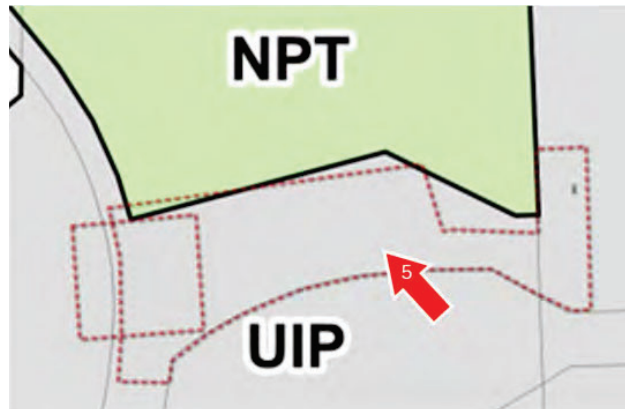


Figure 7 : Zonage actuel et emprise du chantier de la zone Nord.

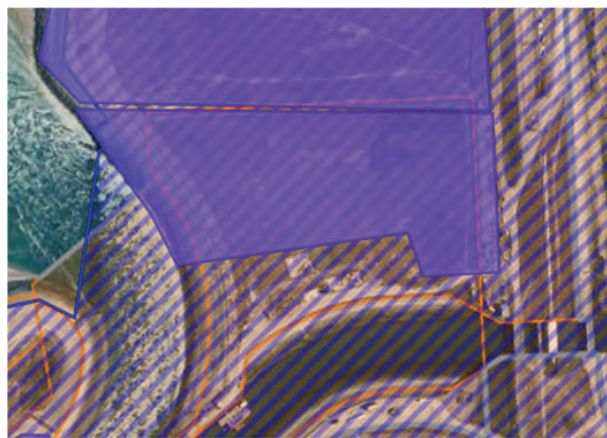


Figure 8 : Périmètre de la zone de compensation environnementale (en bleu) du terminal méthanier – site Géoportail.

À noter enfin que la bonne intégration de la zone du parking éloigné (zone 9 – cf. Figure 3) dans son environnement nécessite une évolution du zonage, de manière à introduire les dispositions de la loi dite « Barnier » en application de l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme (cf. chapitre 4.5).

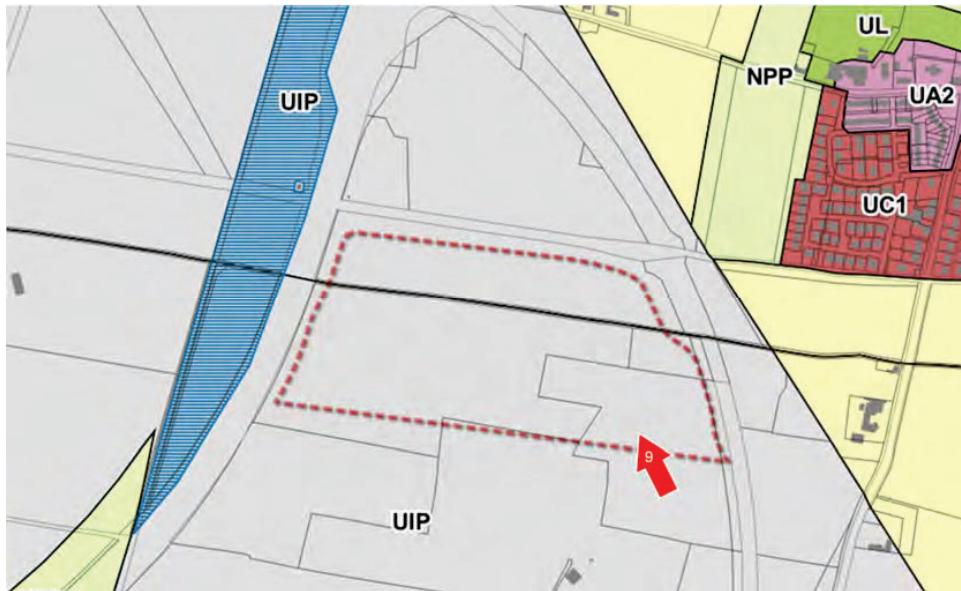


Figure 9 : Zonage actuel et emprise du parking éloigné

3.

UN PROJET NECESSITANT UNE ADAPTATION DU SCOT FLANDRE DUNKERQUE

3.1. LES PRINCIPALES EVOLUTIONS SUR LE SCOT

Les principales modifications du SCoT concernent le Document d'Orientation et d'Objectifs et plus spécifiquement l'axe 2 dénommé « adapter le territoire au changement climatique et rétablir les équilibres environnementaux » et son annexe 2.

3.2. MODIFICATION DU DOO

3.2.1. PRESCRIPTION 2-C-3 POURSUIVRE LA MISE EN ŒUVRE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

Plusieurs zones associées au projet EPR2 : la zone extension Sud bloc usine (7), la zone Centre d'Information du Public (6), le terminal ferroviaire (8), le périmètre travaux ouvrages de rejet en mer (5) et le corridor technique (3), sont cartographiés dans le DOO page 80 comme des réservoirs de biodiversité.

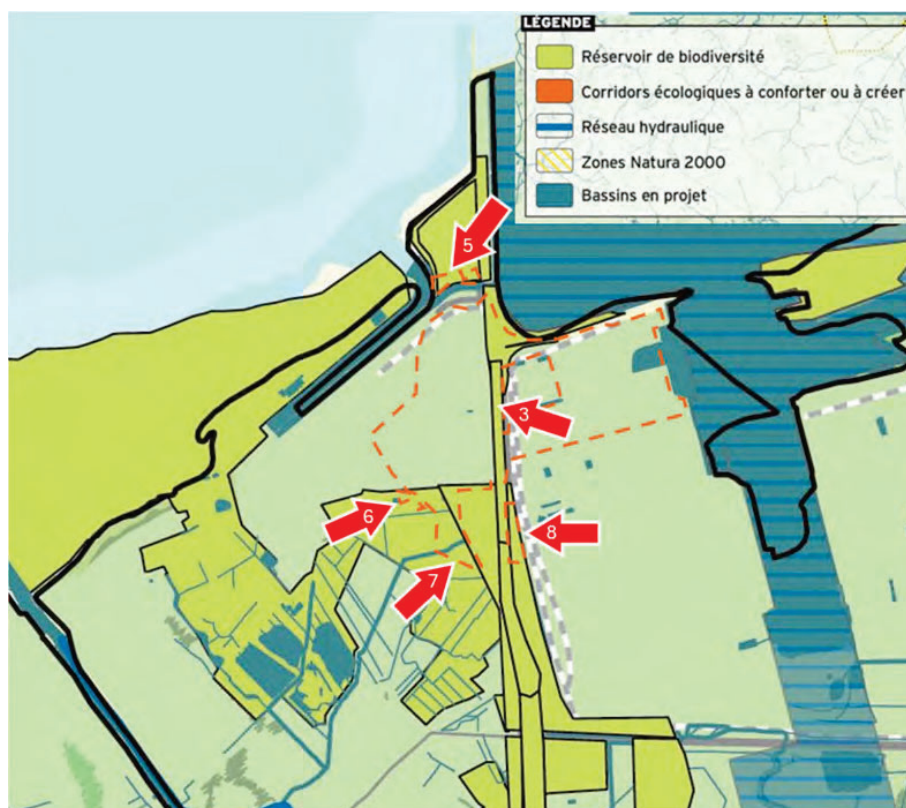


Figure 10 : Extrait DOO Espaces protégés avant procédure MECDU p80.

Le DOO renvoi au PLUi la déclinaison de la préservation de ces espaces avec la prescription suivante :

- La prescription 2-C-3-1 « Garantir, via les PLUi, la préservation des espaces naturels protégés au titre du SCoT ».

En fonction des espaces et des objectifs de protection liés à leurs caractéristiques, leur protection induit l'instauration des dispositions réglementaires suivantes :

interdire toute forme d'urbanisation et de réalisation d'infrastructures et de superstructures, en dehors de celles d'intérêt général ou qui font l'objet de dispositions particulières ;

Compte tenu de la nature des projets envisagés sur ces espaces (réalisation d'aménagements, édification d'installation ou de construction en lien avec le chantier de l'EPR2), la préservation de ces espaces comme réserve de biodiversité semble incompatible avec la nature du chantier prévu.

Aussi, il est proposé de retirer des espaces de biodiversité les secteurs de projet localisés au sein du PLUIHD en secteur naturel à savoir la zone extension Sud bloc usine et la zone Centre d'Information du Public mais aussi les zones du corridor technique, des travaux/ouvrages de rejet en mer et du terminal ferroviaire localisées au sein de la zone UIP.

Sur ces 3 derniers espaces de projet (zone du corridor technique, zone des travaux/ouvrages de rejet en mer et terminal ferroviaire), les aménagements doivent déjà respecter les orientations du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel qui est destiné à structurer et à planifier les actions de préservation et de mise en valeur des milieux naturels au sein du GPMD.

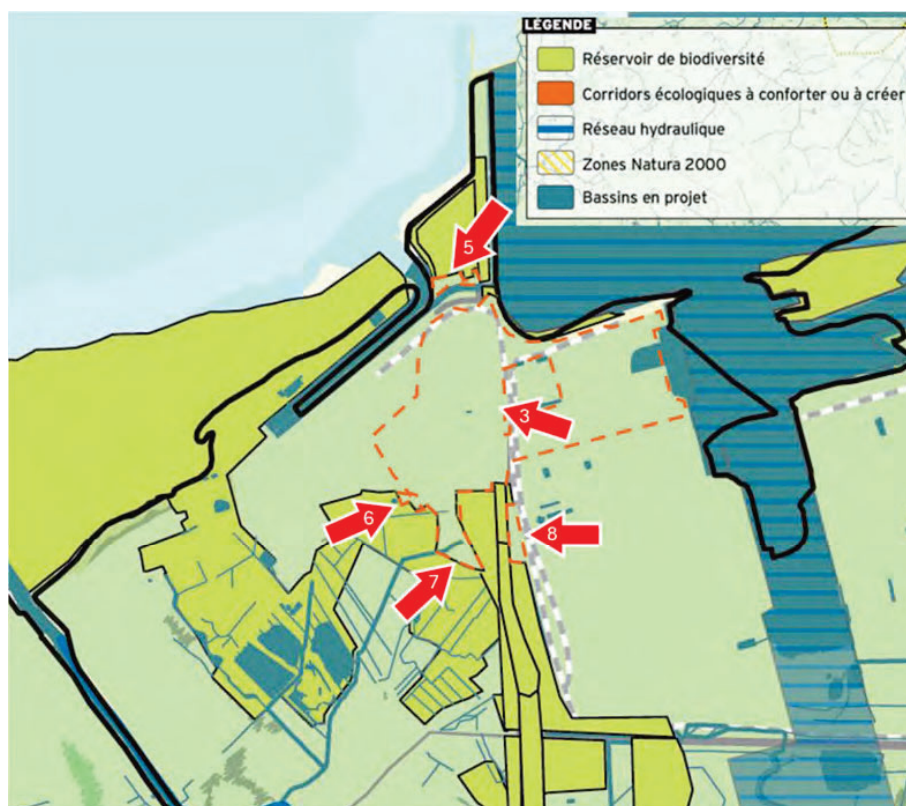


Figure 11 : Extrait DOO Espaces protégés modifiés après procédure MECDU p80.

Il est également proposé d'adapter la cartographie de l'annexe 2 du DOO page 108 relatif aux espaces protégés et plus spécifiquement le site des « Dunes de Gravelines », les prescriptions édictées n'étant pas en adéquation avec la destination des différentes zones de projets.

Aussi, il est nécessaire de retirer du site « Dunes de Gravelines » les secteurs suivants : Extension Sud bloc usine (7), Centre d'Information du Public (6), Travaux/ouvrages de rejet en mer (5) et Terminal ferroviaire (8).

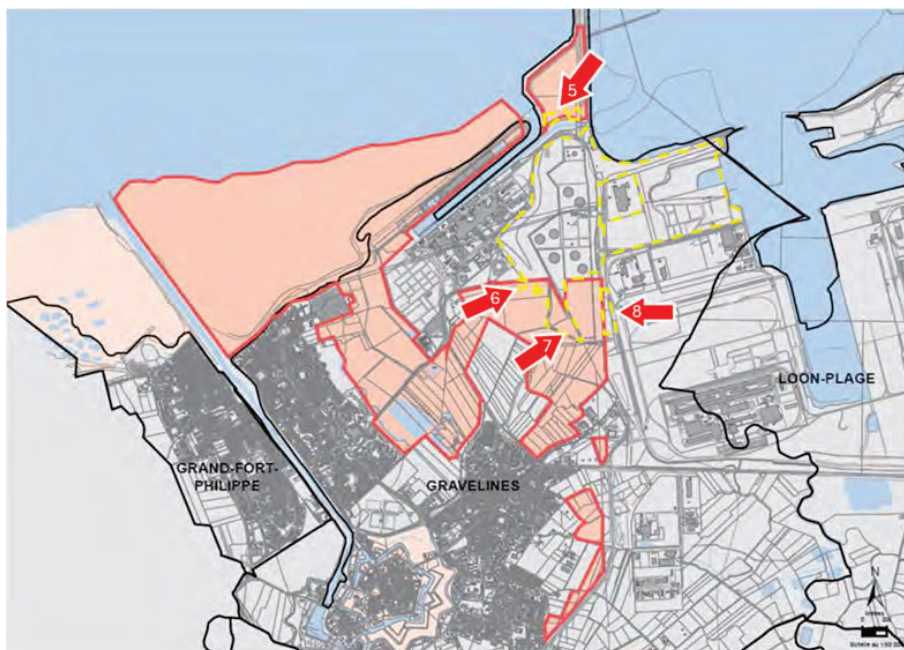


Figure 12 : Extrait DOO – annexe 2 site des Dunes de Gravelines avant procédure MECDU page 108.

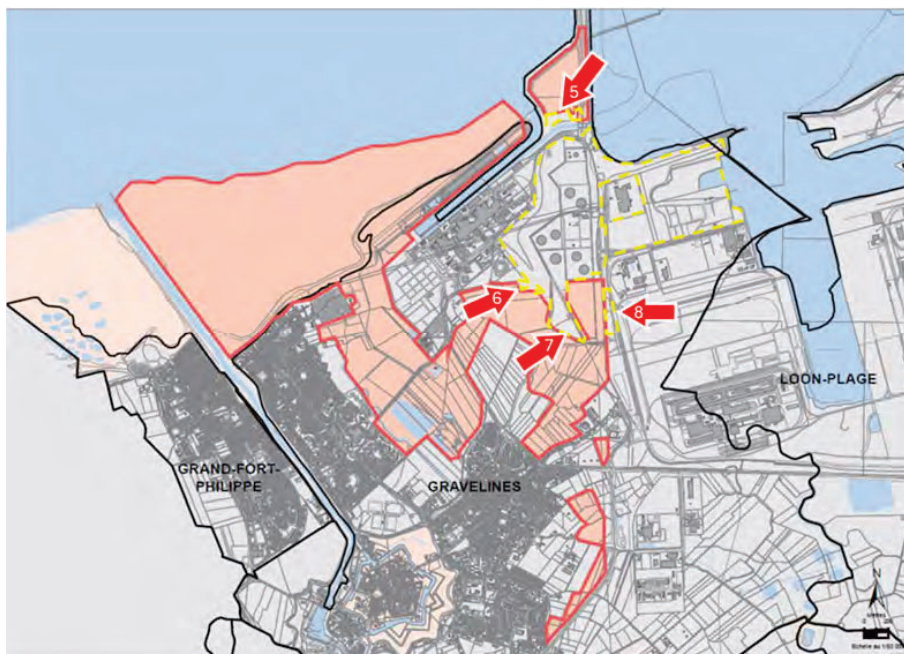


Figure 13 : Extrait DOO – annexe 2 site des Dunes de Gravelines après procédure MECDU page 108.

3.2.2. PRESCRIPTION 1-B-6 DEVELOPPER LE TOURISME ET L'ECONOMIE RESIDENTIELLE

Le DOO identifie aussi le site comme un site propice aux activités de loisirs et de tourisme sur la partie ouest de la zone du Polder qui correspond en partie aux espaces associés au projet EPR2.

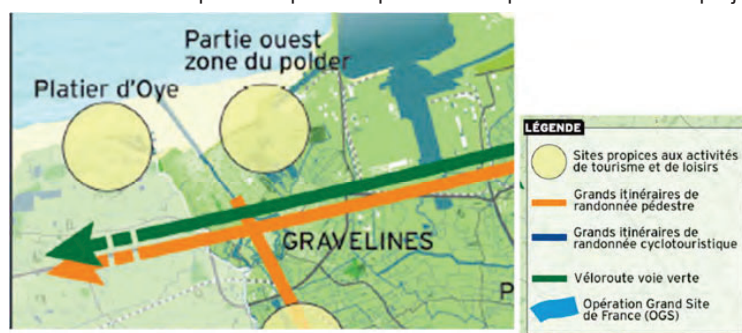


Figure 14 : Extrait DOO Sites propices au tourisme et loisirs avant procédure de MECDU p43.

L'implantation du projet, telle que présentée dans cette note, risque de modifier fortement l'aspect de cette zone, notamment dans sa phase chantier.

Afin d'éviter tout risque d'interprétation, il est proposé un ajustement de cette cartographie du DOO afin de réduire le pictogramme relatif à l'identification d'un site propice aux activités de tourisme et de loisirs sur la partie ouest zone du polder.

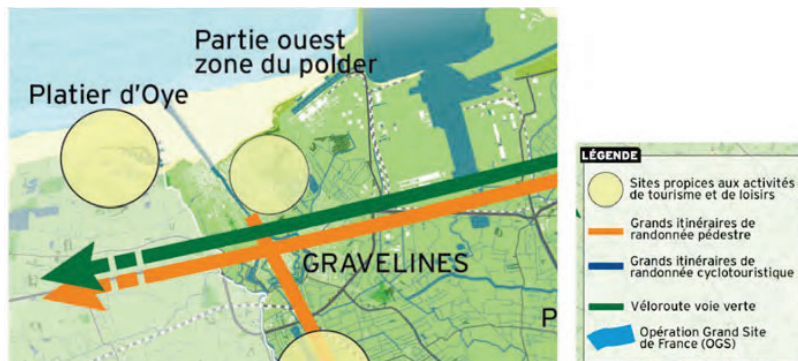


Figure 15 : Extrait DOO Sites propices au tourisme et loisirs après procédure de MECDU p43.

4.

UN PROJET NECESSITANT UNE ADAPTATION DU PLUI-HD

4.1. LES PRINCIPALES EVOLUTIONS SUR LE PLUI HD

Les principales modifications du PLUI-HD vont concerner :

- Le plan de zonage ;
- Le règlement par la création d'un secteur réglementaire au sein de la zone UE, UEn ;
- Le rapport de présentation :
 - o Partie 6 -Justification des zones urbaines, ajout du secteur UEn ;
 - o Tableau d'évolution des surfaces, page 178 du tome 2 « Justifications des choix » ;
- La mise en place d'un dossier loi Barnier, via la création d'un sous-secteur UIPn.

4.2. MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE

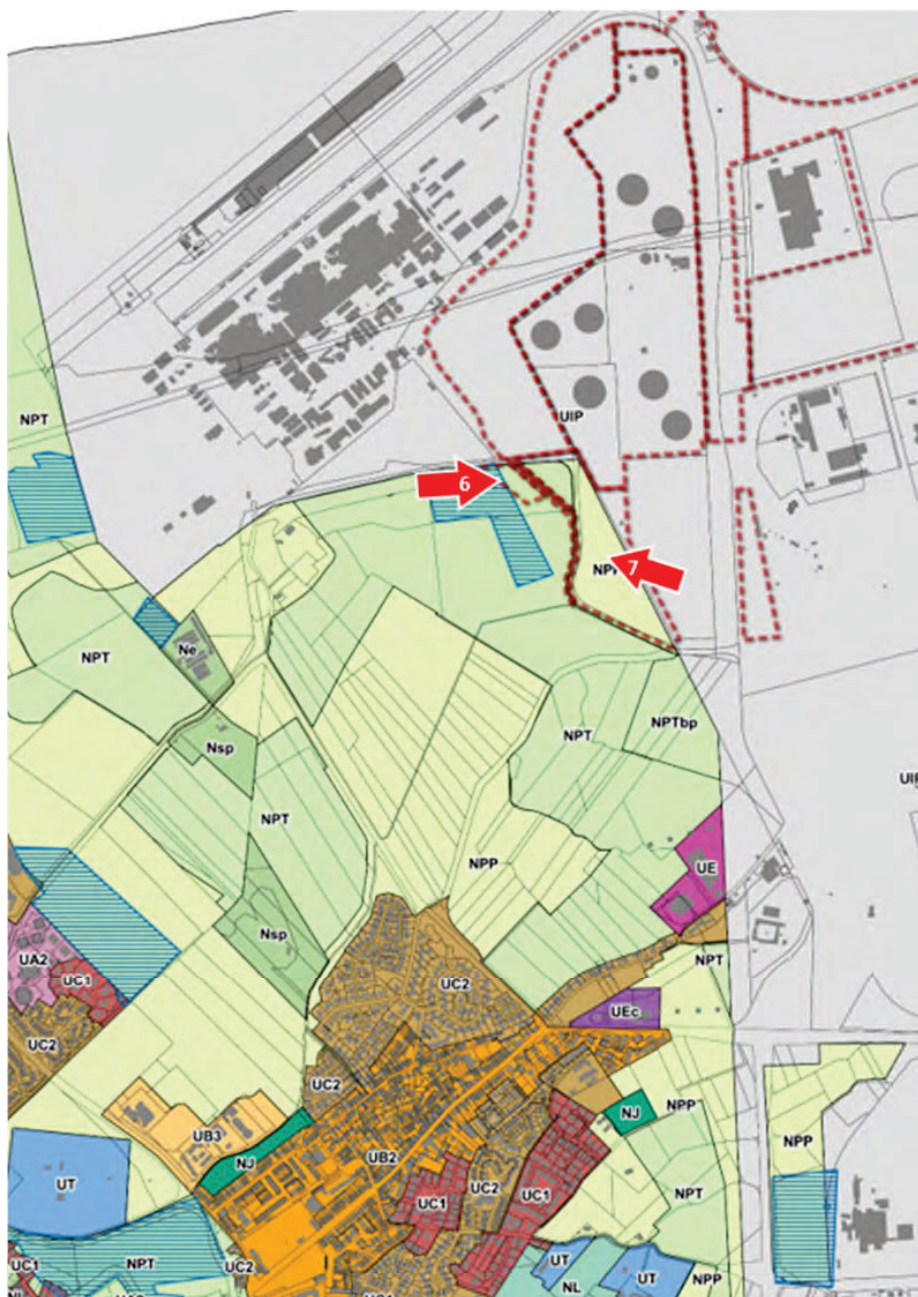


Figure 16 : Extrait du zonage avant mise en compatibilité.

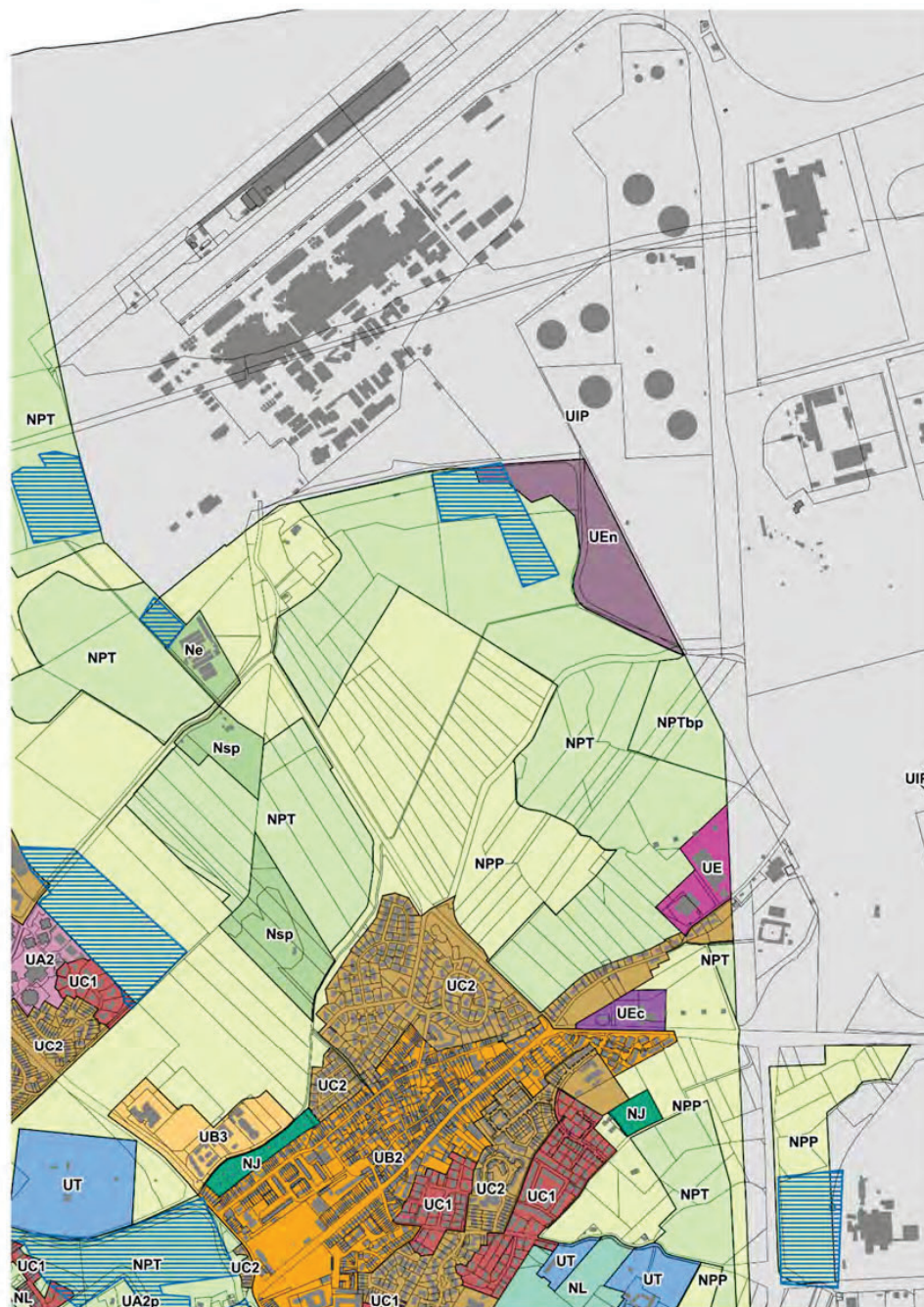


Figure 17 : Extrait du zonage après mise en compatibilité.

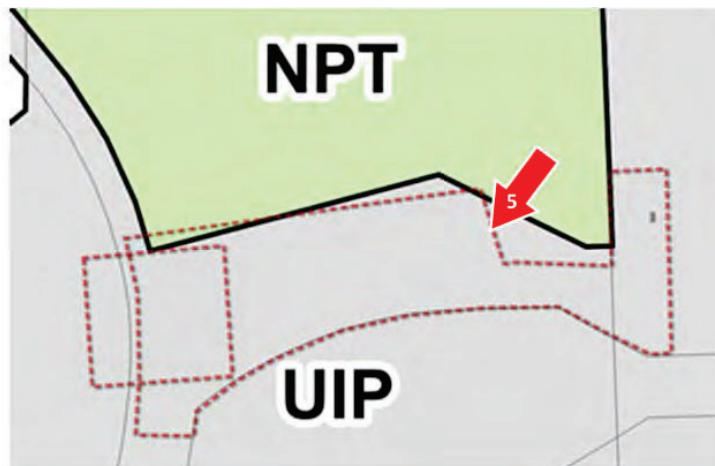
Correction de l'erreur matérielle zone Nord – zone Travaux Ouvrages de rejet en Mer

Figure 18 : Zonage actuel et emprise du chantier de la zone Travaux Ouvrages de rejet en mer.

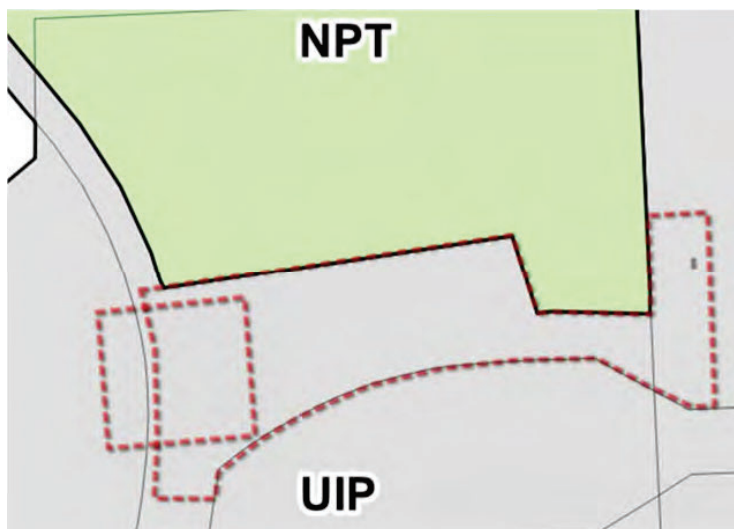
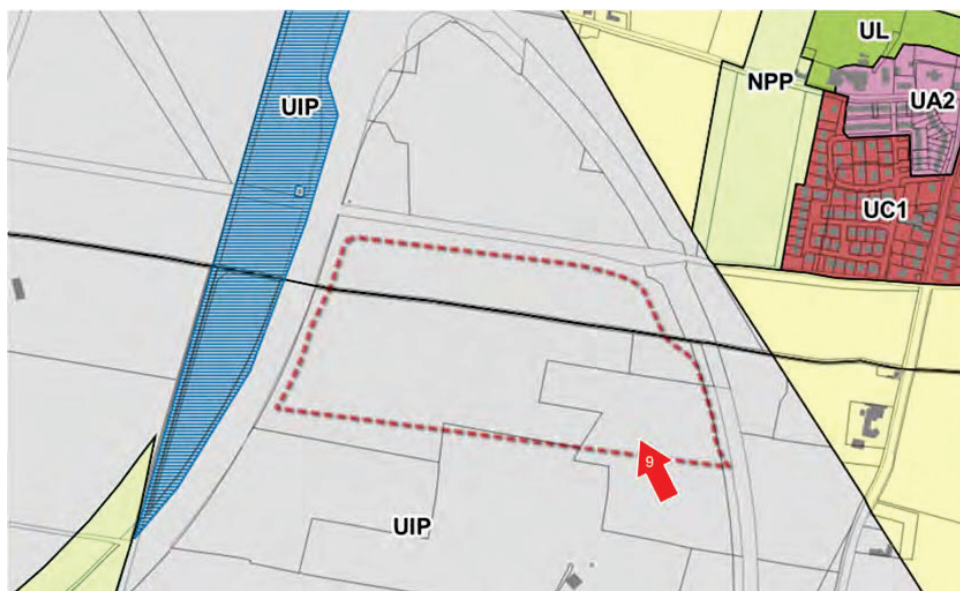
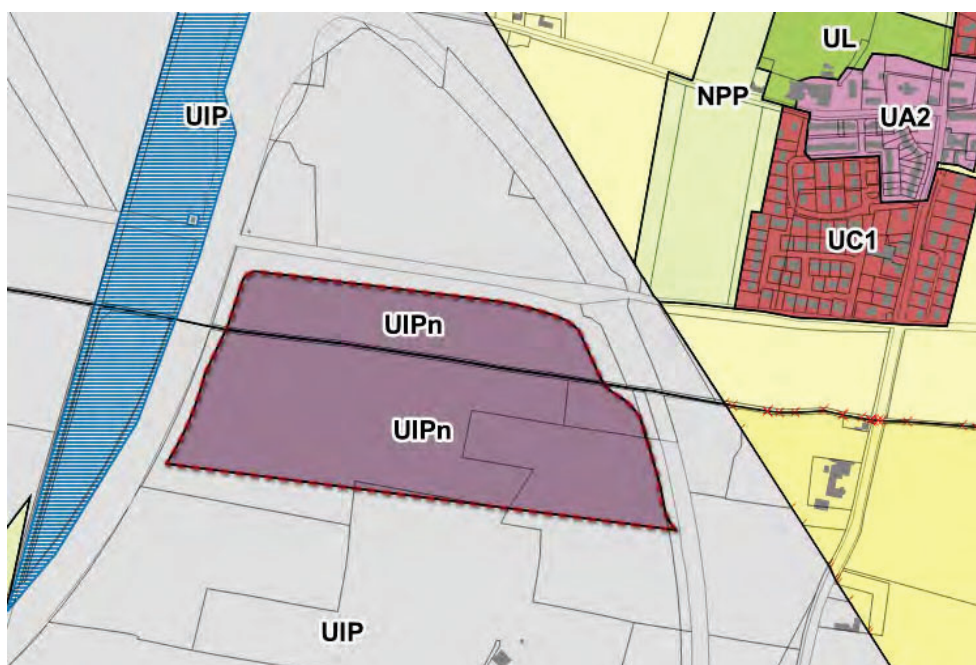
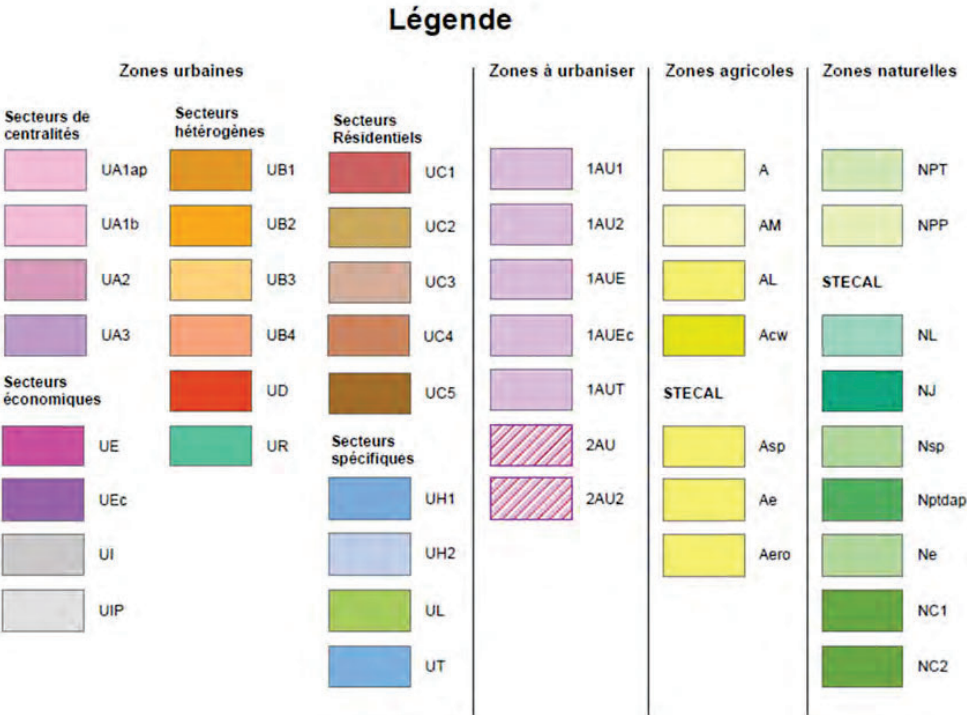
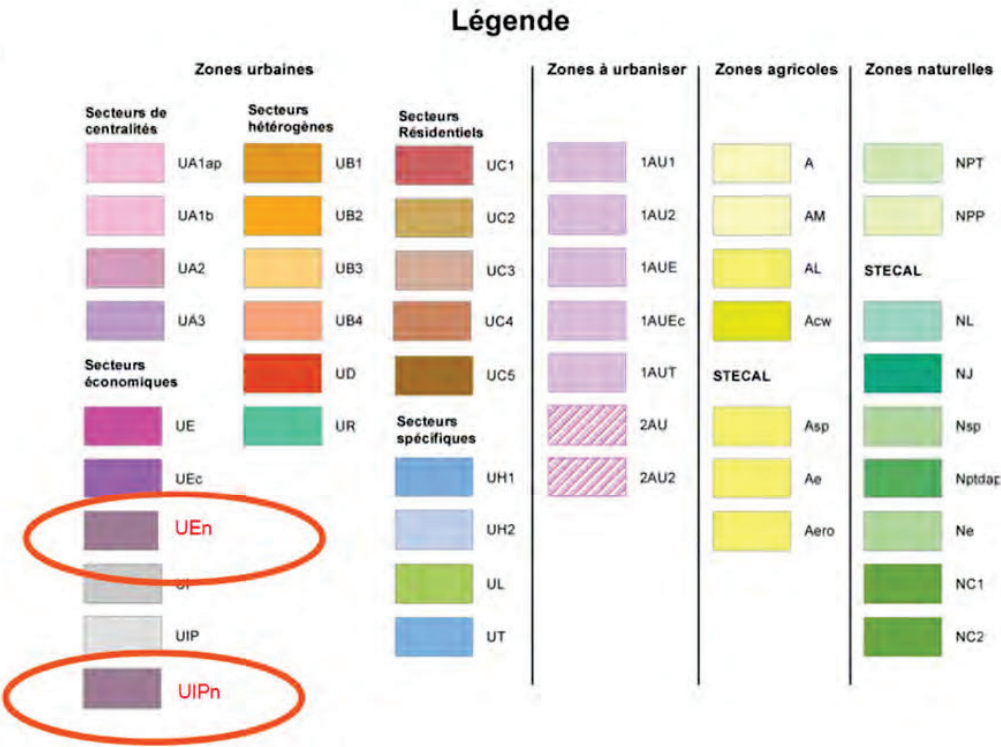


Figure 19 : Zonage après mise en compatibilité et emprise du chantier de la zone Travaux Ouvrages de rejet en mer.

Création d'un sous-secteur UIPn permettant d'introduire les dispositions de la loi Barnier.*Figure 20 : Zonage actuel au niveau du parking éloigné**Figure 21 : Évolution du zonage au niveau du parking éloigné*



Extrait du zonage avant mise en compatibilité



Extrait du zonage après mise en compatibilité

4.3. MODIFICATION DU REGLEMENT

La création du secteur UEn va induire les modifications listées ci-après. Les éléments apparaissant en rouge correspondent aux ajouts réglementaires induits par la mise en place du secteur.

Les modifications au règlement écrit apparaissent dans le tome 1, entre la page 90 et la page 93 :

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UE

Extrait du règlement opposable en date du 26 avril 2024 à l'issue de la première modification

La zone UE correspond aux espaces dédiées aux activités économiques.

Cette zone est destinée principalement à l'accueil des constructions, installations et aménagements liés aux activités des secteurs secondaires et tertiaire.

Elle comprend :

- un **sous-secteur UEc** qui permet l'installation de commerces et d'activités de services.
- Un sous-secteur UEn qui permet les constructions, les installations et les aménagements en lien avec le projet d'implantation d'une paire de réacteurs EPR2 à Gravelines.

[...]

DESTINATION DES CONSTRUCTIONS, USAGES DES SOLS ET NATURES D'ACTIVITES

Article UE 1 – Destinations et sous-destinations autorisées, interdites ou autorisées sous conditions

Destination	Sous-Destination	Secteur UE	Secteur UEc	Secteur UEn
Exploitation Agricole et Forestière	Exploitation Agricole	sous conditions		Interdite
	Exploitation Forestière	interdite		Interdite
Habitation	Logement	sous conditions		Sous conditions
	Hébergement	interdite		Interdite
Commerce et activités de service	Artisanat et commerce de détail	sous conditions	autorisée	Interdite
	Restauration	sous conditions	autorisée	Interdite
	Commerce de gros	autorisée		Interdite
	Activité de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle	sous conditions	autorisée	Interdite
	Hébergement hôtelier et touristique	sous conditions	autorisée	Interdite
	Cinéma	interdite	autorisée	Interdite
Équipements d'Intérêt Collectif et Services Publics	Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés	autorisée		autorisée
	Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés	autorisée		autorisée
	Établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale	autorisée	interdite	Interdite
	Salles d'art et de spectacles	interdite	Interdite	Interdite
	Équipements sportifs	interdite	interdite	Interdite
	Autres équipements recevant du public	autorisée		Interdite
Autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire	Industrie	autorisée		autorisée
	Entrepôt	autorisée		autorisée
	Bureau	interdite	autorisée	autorisée
	Centre de congrès et d'exposition	interdite	autorisée	Interdite

En ce qui concerne la destination logement, elle est autorisée sous réserve d'être destinée au logement des personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la surveillance et la sécurité des équipements admis dans la zone.

[...]

CARACTERISTIQUES URBAINES, ARCHITECTURALES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGERES

- Page 92

VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

[...]

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

[...]

Les constructions et installations doivent être implantées avec un recul minimum de 5 mètres par rapport aux voies et emprises publiques.

Toutefois, les constructions et installations implantées le long des routes départementales hors agglomération, doivent être implantées :

- en retrait de 25 mètres par rapport à l'axe des routes de première catégorie, - en retrait de 15 mètres par rapport à l'axe des routes de deuxième catégorie,

- en retrait de 6 mètres par rapport à l'alignement pour les routes de troisième et quatrième catégories.

Eléments ajoutés par la procédure :

En secteur UEn :
Non réglementé.

Article UE 4 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

[...]

Les constructions sont implantées en retrait par rapport aux limites séparatives de fond de parcelle.

La construction de bâtiments en limites séparatives latérales est admise :

- à l'intérieur d'une bande de constructibilité principale de 20 mètres de profondeur comptée à partir de l'alignement ou des voies privées ou comptée à partir de la marge de recul propre à la construction

- au-delà d'une bande de constructibilité principale de 20 mètres de profondeur lorsqu'il existe déjà en limite séparative une construction ou un mur en bon état d'une hauteur totale supérieure ou égale à celle à réaliser permettant l'adossement.

Sur toute la longueur des limites séparatives latérales, la marge d'isolement (L) d'un bâtiment qui ne serait pas édifié en limite séparative doit être telle que la différence de niveau entre tout point haut de la construction projetée (H) et le point bas le plus proche de la limite séparative soit au moins égale à la moitié de la distance comptée horizontalement entre ces deux points : $L \geq H/2$. Dans tous les cas la marge d'isolement ne peut être inférieure à 3 mètres.

Eléments ajoutés par la procédure :

En secteur UEn :
Non réglementé.

Article UE 7 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

- La hauteur maximale des constructions est fixée par le règlement graphique « plan des hauteurs ».

Eléments ajoutés par la procédure :

En secteur UEn :
Non réglementé.

QUALITE URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE

[...]

Article UE 8 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

8.1 – Constructions nouvelles et Bâtiments existants

[...]

8.2 – Clôtures

- La hauteur totale des clôtures ne doit pas excéder 2 mètres. Toutefois, une hauteur de clôture supérieure pourra être admise pour des motifs de sécurité liés à l'activité implantée
- Les clôtures sont constituées :
Soit de haies végétales,
Soit de dispositifs à claire-voie, doublés d'une haie végétale,

Soit d'un mur bahut d'une hauteur maximale de 0,80 mètre, rehaussé ou non d'un dispositif à claire voie, obligatoirement doublé d'une haie végétale.

- Pour s'harmoniser, dans le cas d'une prolongation d'un mur bahut existant, la partie nouvelle reprendra la hauteur et l'aspect du mur initial.
- Les clôtures pleines sont interdites.
- Les clôtures doivent permettre l'écoulement des eaux et le passage de la petite faune.

Eléments ajoutés par la procédure :

En secteur UEn :

La hauteur et le traitement des clôtures ne sont pas réglementés.

- Page 93

[...]

TRAITEMENT ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER DES ESPACES NON BATIS ET ABORDS DES CONSTRUCTIONS

Article UE 10 – TRAITEMENT PAYSAGER DES ESPACES LIBRES

- Les espaces libres doivent être plantés et traités en espaces verts paysagers comportant des arbres de haute tige et des arbustes d'essences diversifiées.
- Les aires de stationnement de 16 places et plus doivent être plantées en raison d'un arbre pour 4 places. Les plantations pourront être réparties sur l'ensemble de l'aire ou regroupées pour constituer un espace paysager.

Éléments ajoutés par la procédure :

En secteur UEn :

Les espaces libres doivent faire l'objet d'un traitement paysagé adapté au site et au projet.

[...]

Article UE 11 – COEFFICIENT DE BIOTOPE PAR SURFACE (CBS)

En secteur UE

Pour les constructions neuves, un CBS de 0,2 devra être atteint.

Si le projet comporte une part minimale de 50 % de surface de toiture accueillant un dispositif de production d'énergie solaire le CBS sera de 0,1.

En secteur UEc

Pour les constructions neuves, un CBS de 0,3 devra être atteint.

Si le projet comporte une part minimale de 50 % de surface de toiture accueillant un dispositif de production d'énergie solaire le CBS sera de 0,2.

Éléments ajoutés par la procédure :

En secteur UEn :

Le CBS n'est pas réglementé.

Enfin, la création du secteur UIPn va induire les modifications listées ci-après. 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.

4.4. MODIFICATION DU RAPPORT DE PRESENTATION

La création du secteur UEn dans le cadre de la loi n° 2023-491 du 22 juin 2023 relative à l'accélération des procédures liées à la construction de nouvelles installations nucléaires à proximité de sites nucléaires existants et au fonctionnement des installations existantes va induire des modifications du rapport de présentation dans le cadre de la justification de la compatibilité avec la loi Littoral.

La loi n°86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral dite « loi littoral » définit un principe d'équilibre entre aménagement, protection et valorisation des espaces littoraux.

Les objectifs de la loi sont les suivants :

- Préserver les espaces naturels, les sites, les paysages et l'équilibre écologique du littoral
- Développer les activités économiques liées à la proximité de l'eau
- Mettre en place une protection graduée en fonction de la proximité avec le rivage
- Donner aux décideurs locaux les moyens de parvenir à un aménagement durable des territoires littoraux
- Permettre la réalisation de projets proportionnés et adaptés aux enjeux économiques et environnementaux
- Laisser aux décideurs locaux la possibilité d'adapter la loi au territoire pour s'adapter aux spécificités locales

Les dispositions de la loi s'imposent aux documents d'urbanisme (SCoT, PLU) dans un rapport de compatibilité et s'appliquent aux autorisations individuelles d'occupation du sol dans un rapport de conformité.

Cependant, l'article 13 de la loi n° 2023-491 du 22 juin 2023 relative à l'accélération des procédures liées à la construction de nouvelles installations nucléaires à proximité de sites nucléaires existants et au fonctionnement des installations existantes prévoit que la réalisation de réacteurs électronucléaires ainsi que les constructions, les aménagements, les équipements, les installations et les travaux liés à leur exploitation ne sont pas soumis au chapitre Ier du titre II du livre Ier du code de l'urbanisme. Ces dispositions permettent ainsi une dérogation à l'ensemble des dispositions d'urbanisme de la "loi littoral". En conséquence, le rapport de présentation du PLUi HD est modifié en ce qu'il permet de réduire la coupure d'urbanisation existante comme indiqué aux deux pages suivantes.

Les modifications au rapport de présentation apparaissent dans les justifications du projet, entre la page 68 et la page 118 du rapport de présentation du PLUi HD.

La réduction de la coupure d'urbanisation se traduit par la réduction de plusieurs zonages, notamment de la zone naturelle NPT de protection et de sauvegarde des cœurs de nature, des milieux littoraux, dunaires et des paysages au profit de ce secteur UEn.

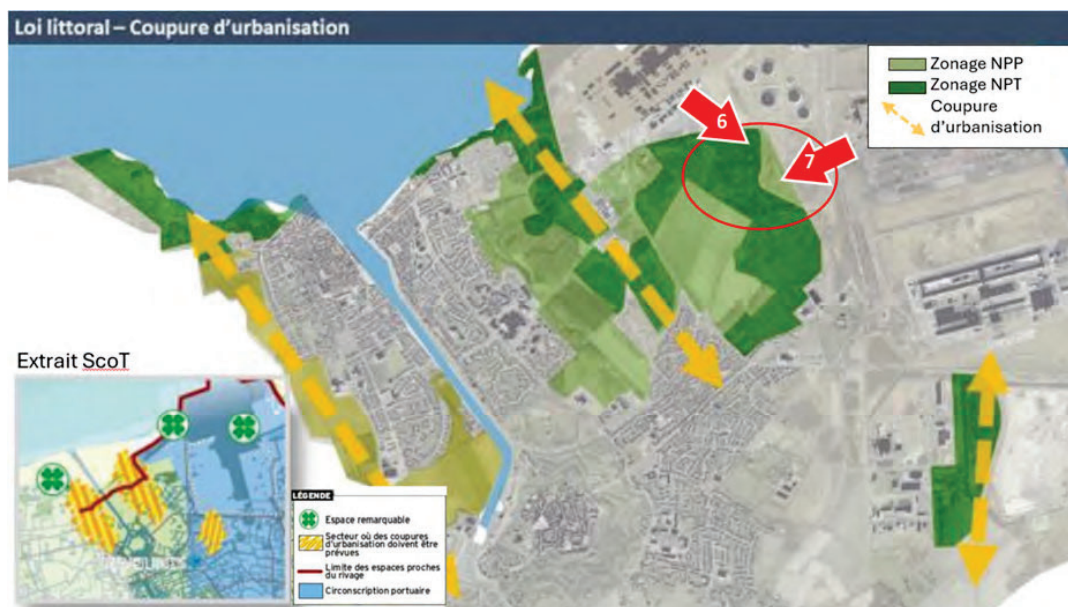


Figure 22 : Extrait rapport de présentation – zones Centre d'Information du Public (6) et Extension sud bloc usine (7) avant procédure MECDU.

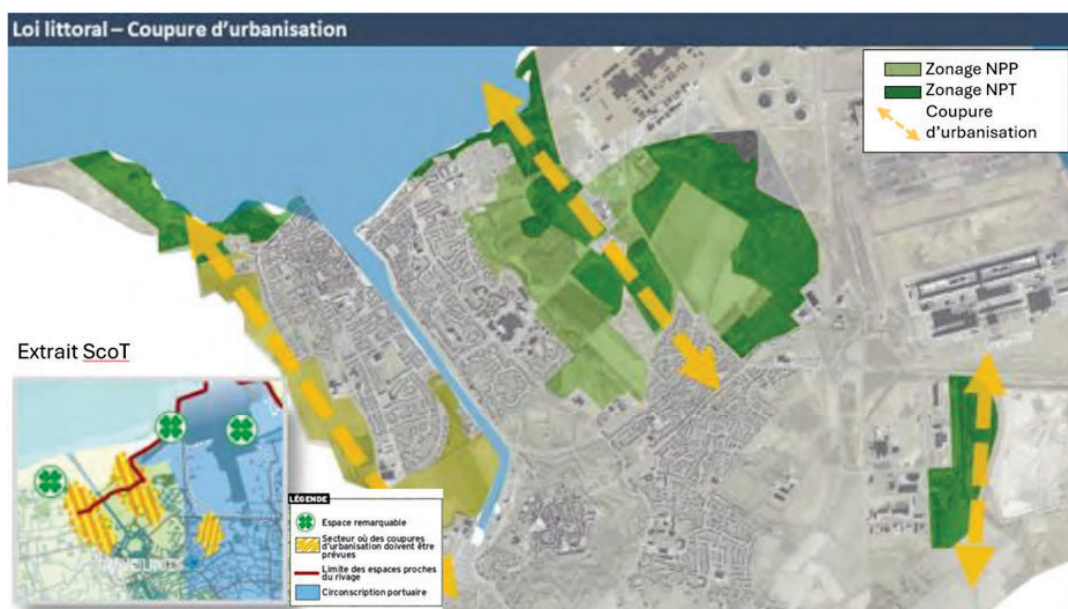


Figure 23 : Extrait rapport de présentation – zones Centre d'Information du Public et Extension sud bloc usine après procédure MECDU.

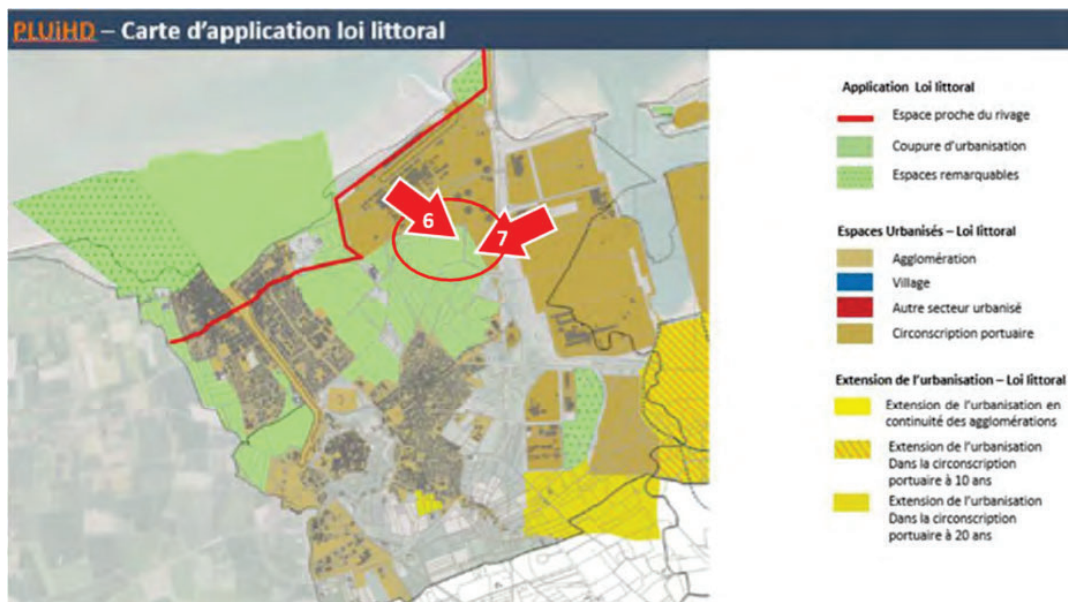


Figure 24 : Extrait rapport de présentation– zones Centre d'Information du Public (6) et Extension sud bloc usine (7) avant procédure MECDU.

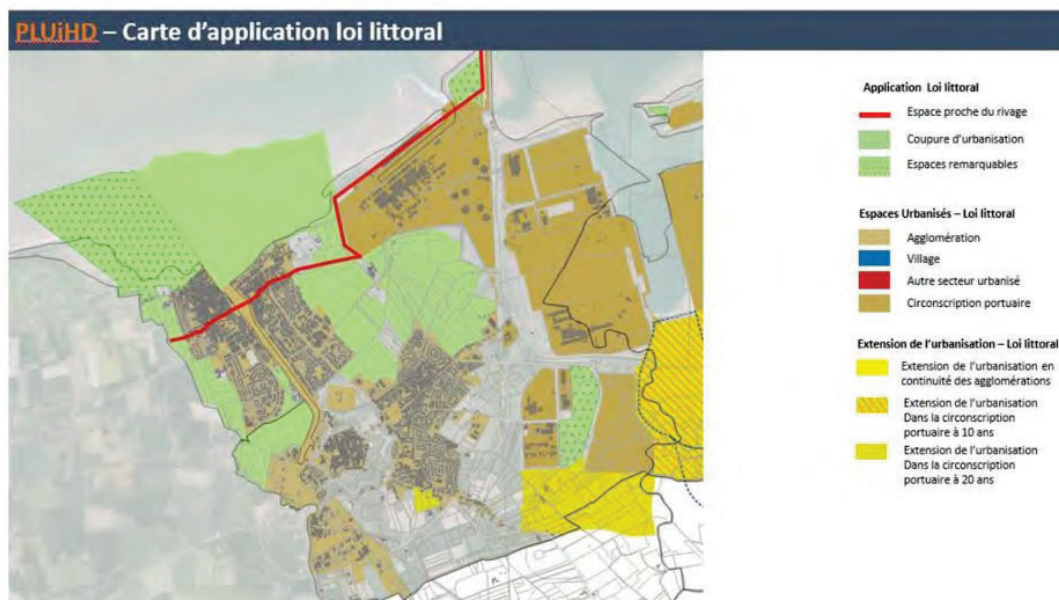


Figure 25 : Extrait rapport de présentation – zones Centre d'Information du Public et Extension sud bloc usine après procédure MECDU.

4.5. MISE EN PLACE D'UN DOSSIER LOI BARNIER

Dans le cadre du projet EPR2, il est prévu la réalisation d'un parking éloigné d'environ 6000 places et d'une gare routière, il apparaît nécessaire de faire évoluer les retraits vis-à-vis de la RD 300 et de l'A16.

Ainsi, le site est soumis aux dispositions de l'article du L. 111-6 du code de l'urbanisme. Toutefois dans les conditions définies par l'article L. 111-8 du code de l'urbanisme, il est possible de faire évoluer les différents retraits. Une étude jointe en annexe du présent dossier justifie la possibilité de lever l'interdiction de construire dans la bande des 100 mètres de part et d'autre de l'A16 et de la RD300 (classée route express).

Le dossier loi Barnier permet de définir un retrait de 25 mètres par rapport à l'axe de l'A16 et 10 mètres de l'axe de la RD300.

Afin de répondre aux objectifs de prise en compte de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages et des nuisances et de la sécurité, une orientation d'aménagement et de programmation sectorielle a été mise en place afin de préciser différents principes d'aménagement de la zone.

Les principes suivants sont inscrits dans l'OAP sectorielle :

- Principe d'accès par la RD17
- Principe de haies hautes sur les parties Sud Est et Est du site
- Principe d'intégration des linéaires d'aménagements paysagers sur le secteur sud / sud-est.

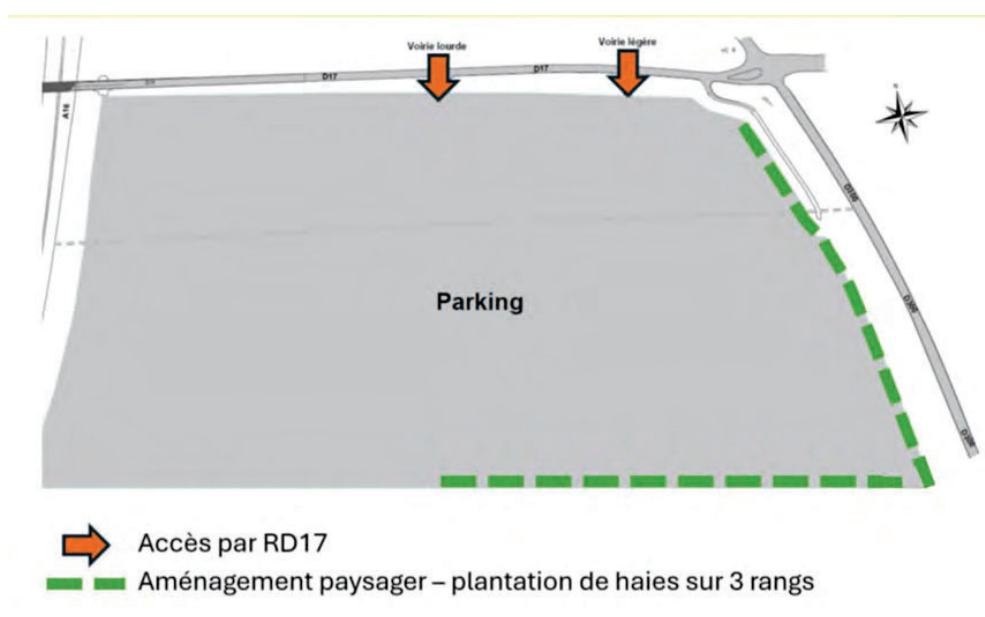


Figure 26 : Principes d'aménagement parking éloigné.

L'ensemble du dossier loi Barnier est disponible en Annexe A (en complément des évolutions nécessaires du PLUI-HD présentées dans le présent dossier).



Annexe A : Dossier loi Barnier

Dérogation à l'application de l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme



SOMMAIRE

1.	AVANT-PROPOS	49
1.1.	DESCRIPTION DU PROJET	49
1.2.	CONTEXTE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE DU PROJET.....	49
1.3.	DESCRIPTION DU SECTEUR	50
1.3.1.	Localisation	50
1.3.2.	La zone d'étude	54
1.4.	L'APPLICATION DE LA LOI BARNIER.....	54
1.4.1.	Préambule.....	54
1.4.2.	La mise en application sur le site d'étude.....	55
1.5.	LA METHODOLOGIE	55
1.5.1.	Analyse des Enjeux du Site	55
1.5.2.	Dispositions Réglementaires	56
2.	ANALYSE PAYSAGERE ET CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL.....	57
2.1.	LA TOPOGRAPHIE ET LA GEOLOGIE	57
2.1.1.	Topographie	57
2.1.2.	Géologie.....	58
2.1.3.	Occupation du sol	59
2.2.	L'ENVIRONNEMENT.....	60
2.2.1.	Les zones Natura 2000.....	60
2.2.2.	Les Zones Naturelles d'Intérêt ÉCOLOGIQUE Faunistique et Floristique (ZNIEFF) ..	62
2.2.3.	Les fonctionnalités écologiques.....	64
2.2.4.	Faune, flore et habitats naturels sur le site de projet.....	66
2.3.	LE PAYSAGE	68
2.3.1.	Analyse paysagère	68
2.3.2.	Patrimoine culturel	69
2.3.3.	Patrimoine archéologique	73
2.4.	LA SECURITE – RÉSEAUX ET TRAFIC ASSOCIE	74
2.5.	LA GESTION DES RISQUES ET DES NUISANCES.....	76
2.5.1.	Risque inondation par remontée de nappe.....	77
2.5.2.	Le risque naturel lié au mouvement de terrain notamment retrait et gonflement de l'argile.....	78
2.5.3.	Risque sismique.....	78
2.5.4.	Les nuisances sonores	79

3. UN PROJET NECESSITANT UNE ADAPTATION DU PLUI
HD 80

3.1. OBJECTIFS DU PROJET 80

3.2. LE PARTI PAYSAGER ET ARCHITECTURAL 80

3.3. LES NUISANCES ET LA SECURITE..... 83

3.4. LES MILIEUX NATURELS 84

3.5. LES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES 86

3.5.1. L'évolution du zonage 86

3.5.2. Modification du règlement..... 90

3.5.3. La création d'une orientation d'aménagement et de programmation 91

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 LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE 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 (RD300), classée route express, et de l'autoroute 16 (A16) 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 du code de l'urbanisme 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 du code de l'urbanisme 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 | - Tétéghem-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.

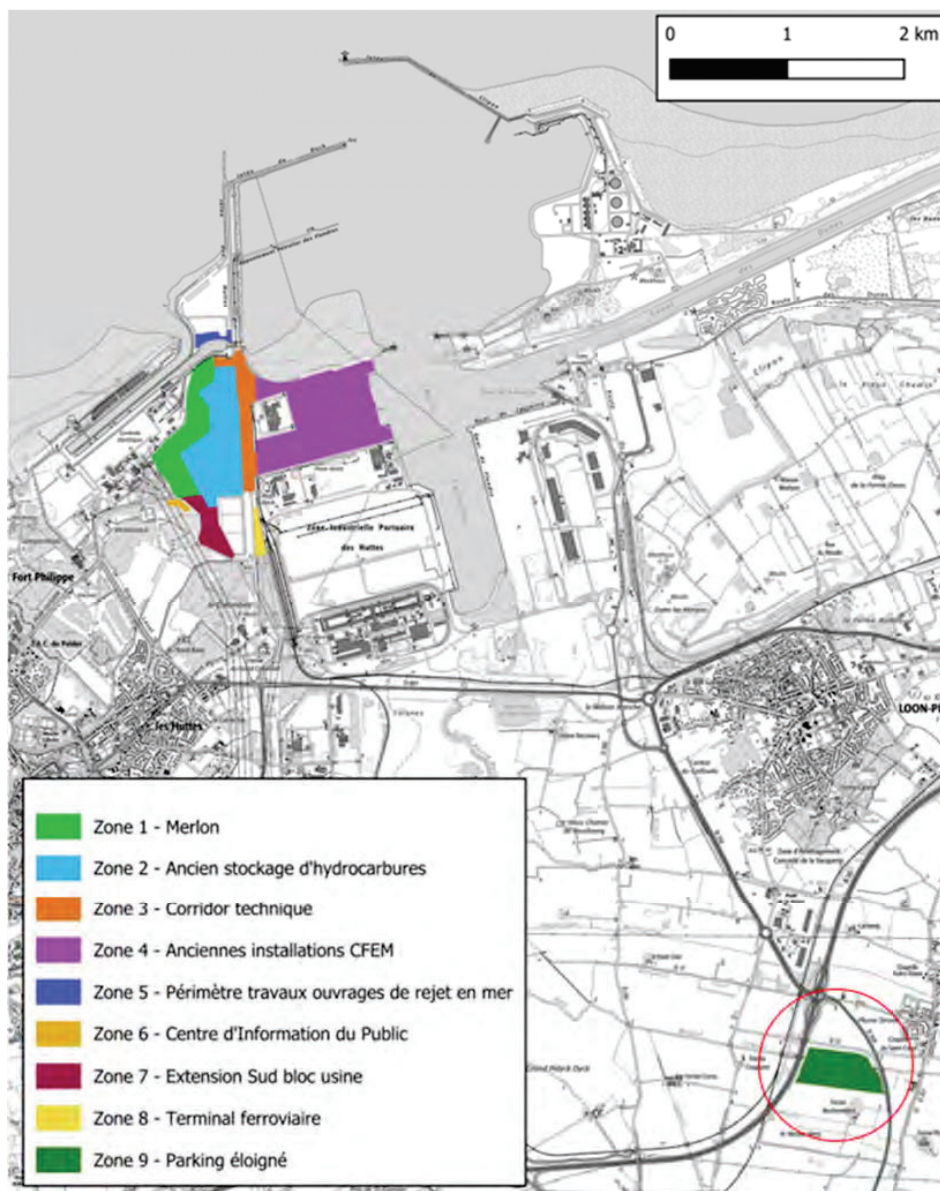
La commune de Gravelines, le Syndicat Mixte du SCoT, la CUD ainsi que le public ont exprimé de fortes réserves concernant l'usage envisagé de la zone n°10 dite Sud-Ouest (activités logistiques, stationnement limité). C'est pourquoi EDF a décidé de faire évoluer son Projet en renonçant aux usages envisagés 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 2025³.

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

³ 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

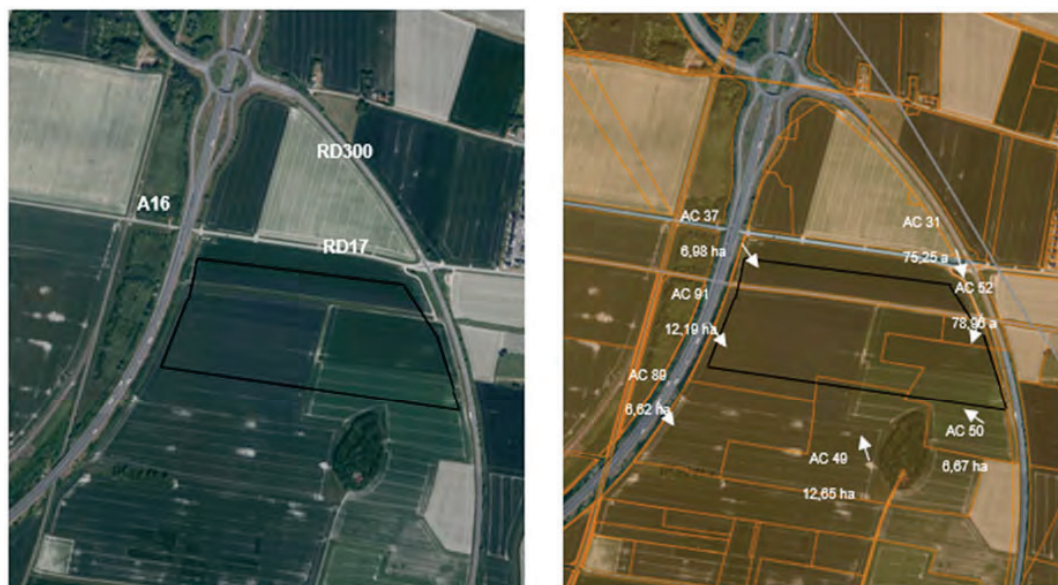
Localisation du projet





1.3.2. LA ZONE D'ETUDE

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. PREAMBULE

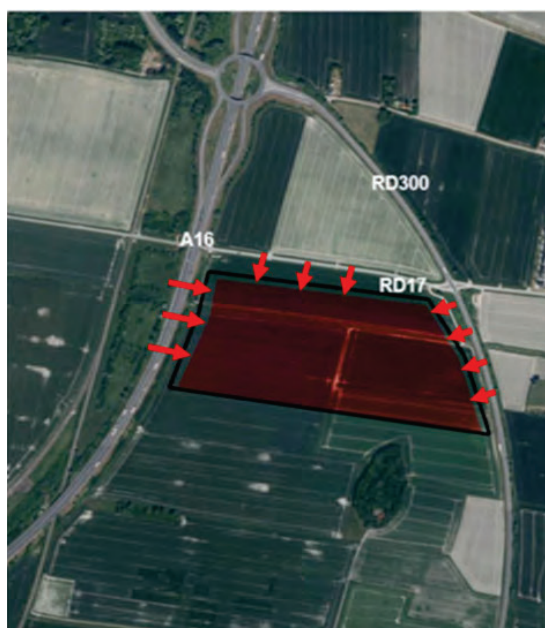
L'article L. 111-6 du code de l'urbanisme dispose « qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, **les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière 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'ETUDE

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 METHODOLOGIE

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 REGLEMENTAIRES

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 :

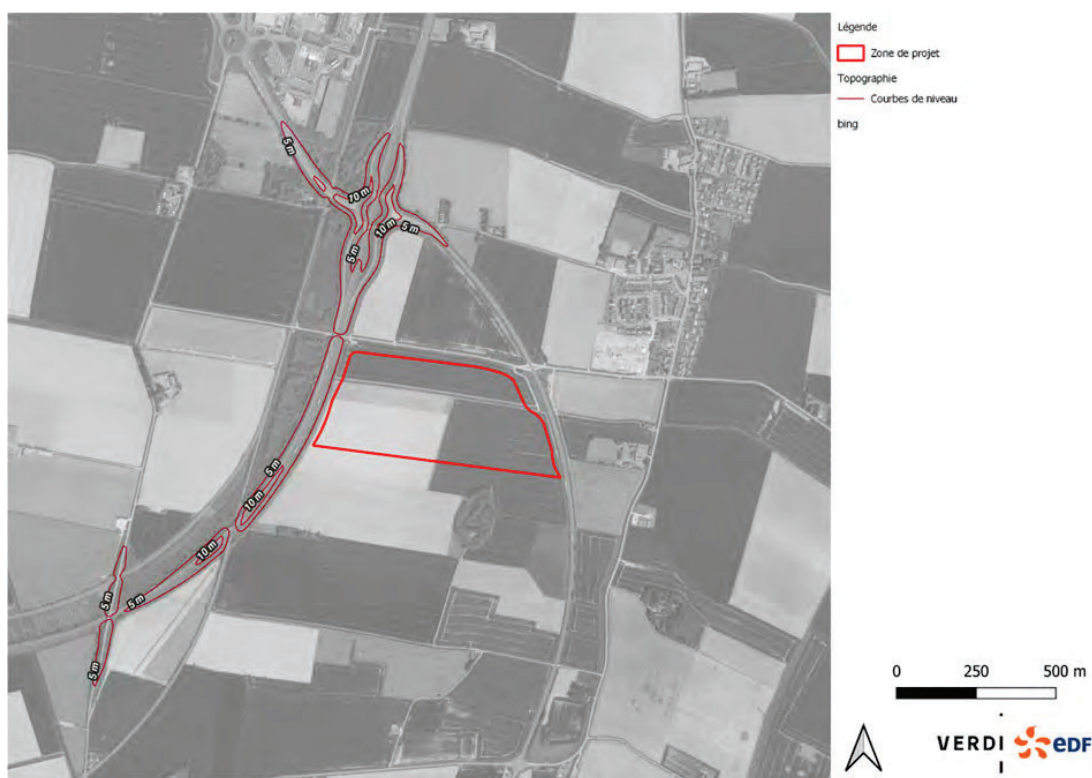
- Les nuisances et la sécurité ;
- La qualité architecturale ;
- La qualité de l'urbanisme et des paysages.

2.

ANALYSE PAYSAGERE ET CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

2.1. LA TOPOGRAPHIE ET LA GEOLOGIE

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.

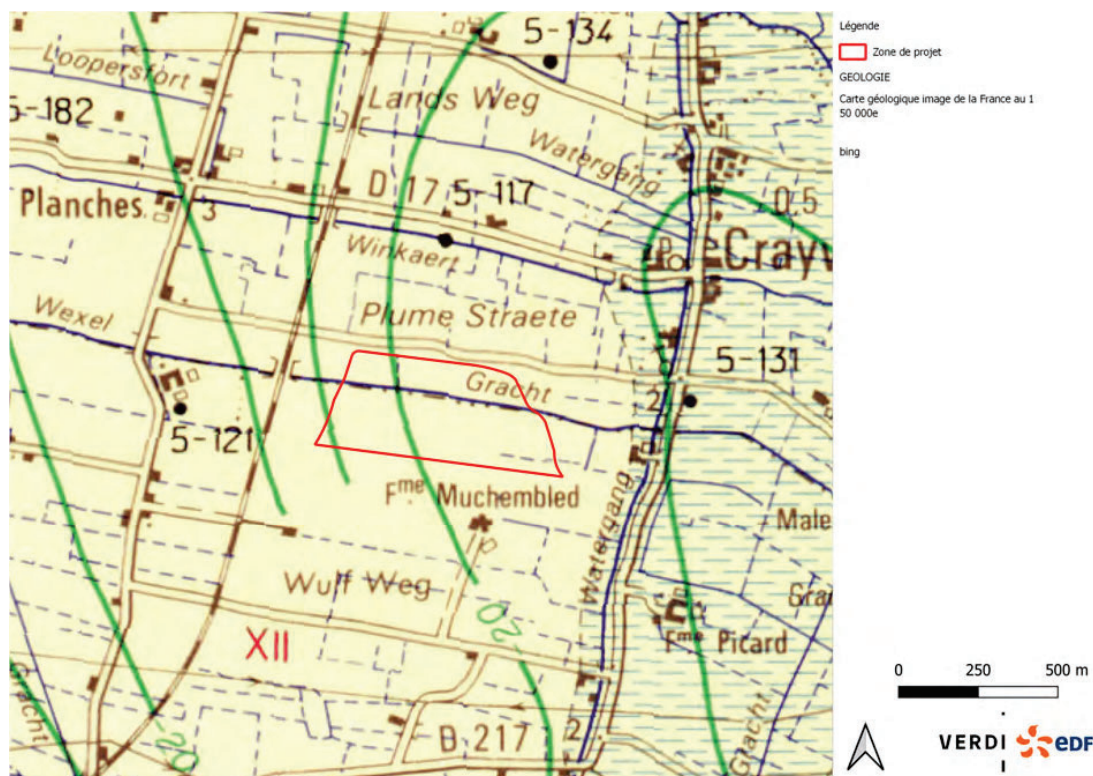
L'autoroute domine le site avec un positionnement environ 5 mètres plus haut.

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. GEOLOGIE



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. Parcouru 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

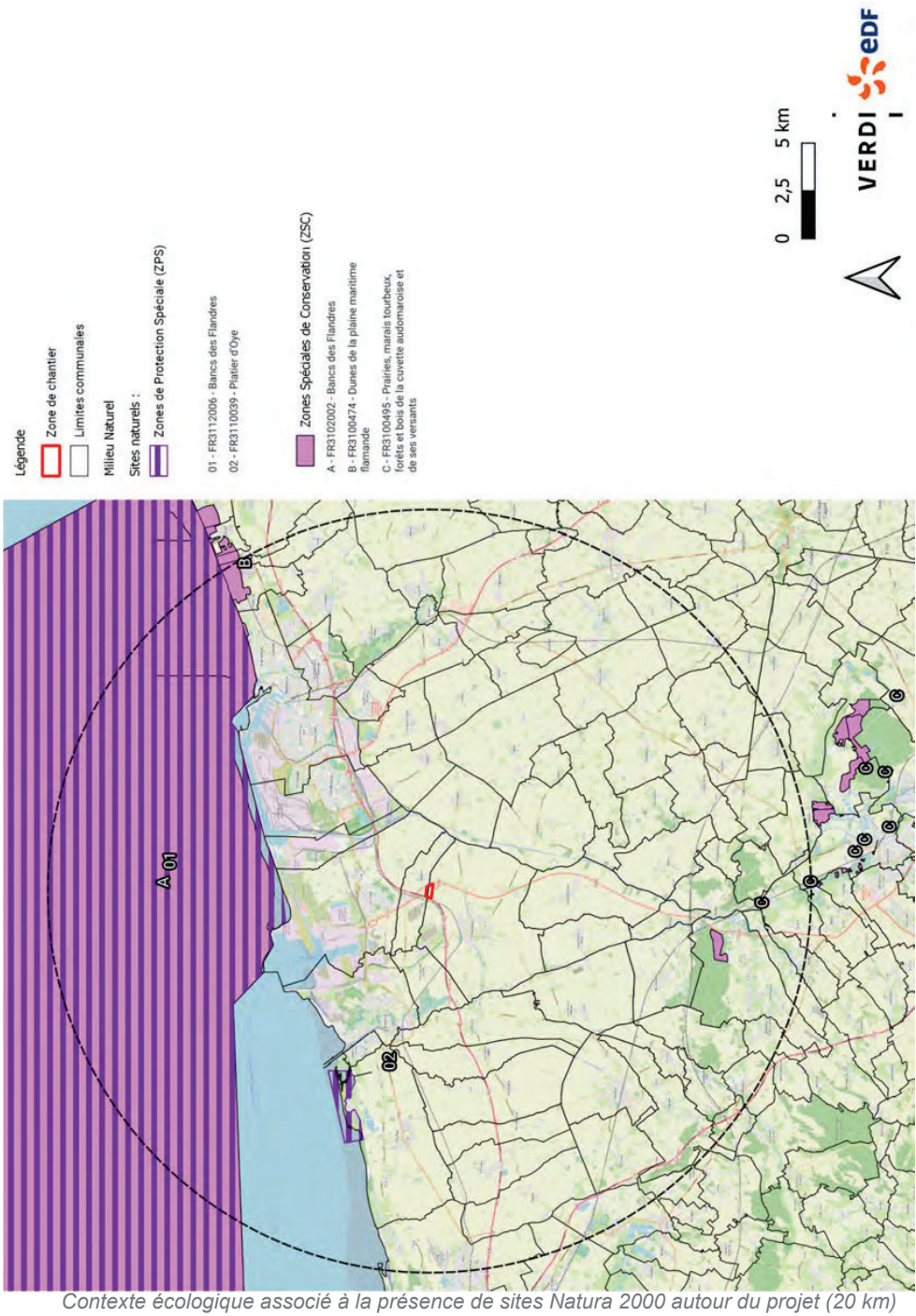
Le réseau Natura 2000 est un réseau écologique européen de sites naturels d'intérêt écologique élaboré à partir de la Directive Habitats 92/43/CEE du 21 mai 1992 et de la Directive Oiseaux 2009/147/CE du 30 novembre 2009. Ce réseau est constitué de Zones Spéciales de Conservation (ZSC) et de Zones de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

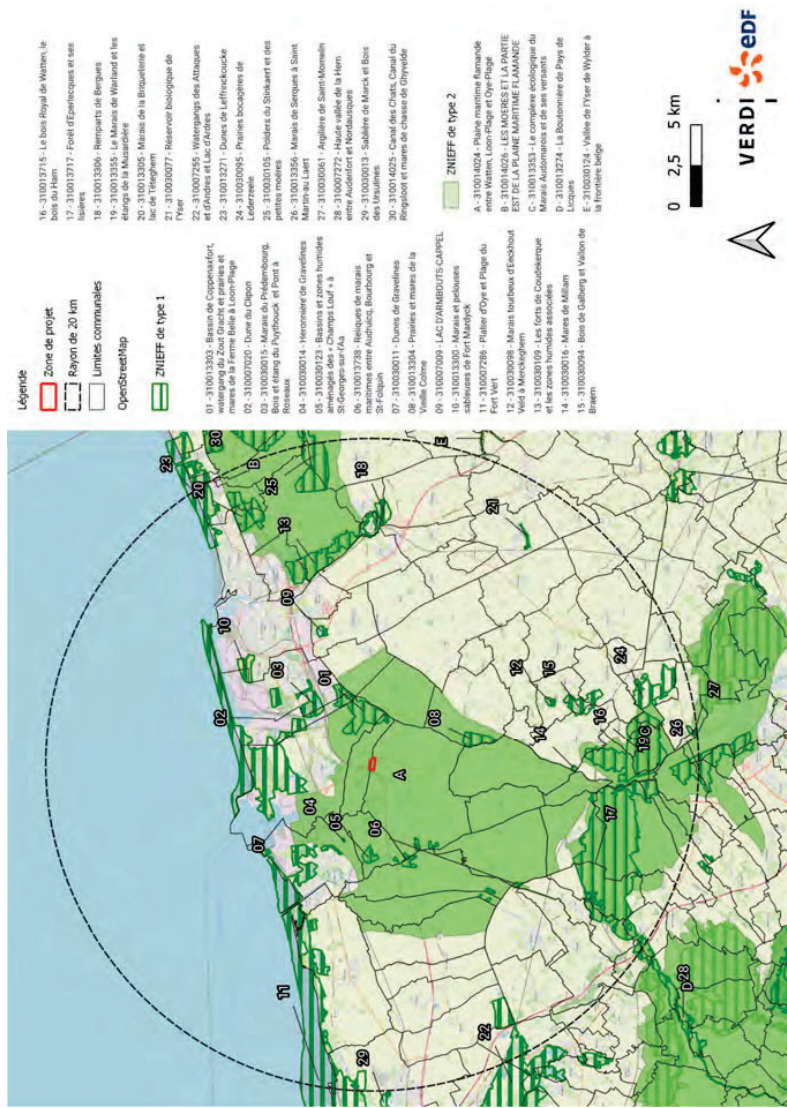
Sites Natura 2000 recensés autour du projet (20 km)

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



2.2.2. LES ZONES NATURELLES D'INTERET 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.

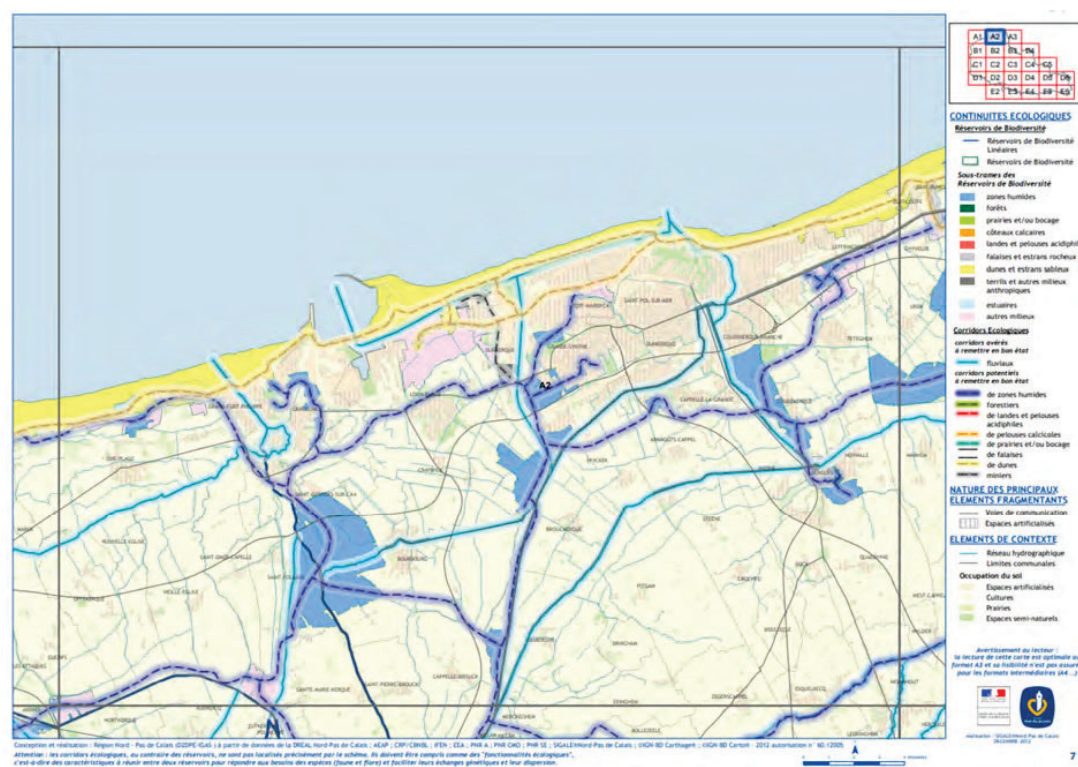
À proximité, le site trouve plusieurs autres zones naturelles (voir tableau ci-après).

Nom	Numéro / référence	Surface (ha)	Distance par rapport au barycentre du projet
ZNIEFF de type 1			
Bassin de Copenaxfort, 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 Mardyk	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	2 440,5 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
Argillère 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 Ghyselde	310014025	2 710 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 Bouttonnière 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 FONCTIONNALITES ECOLOGIQUES

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 :

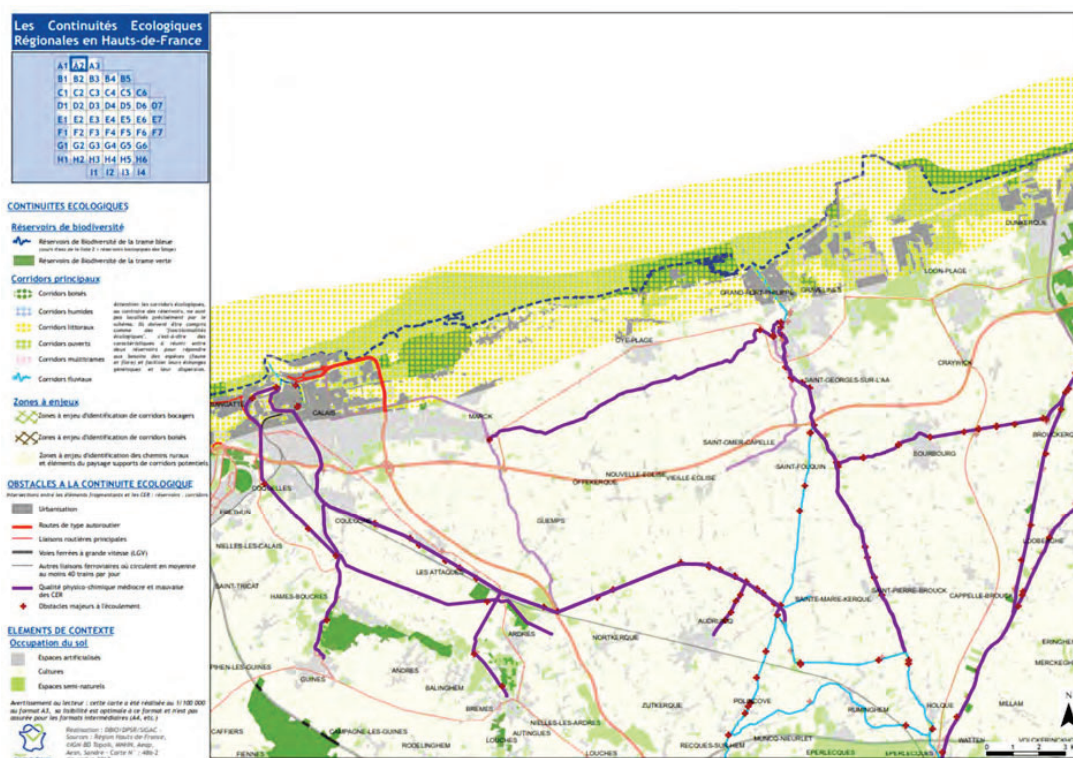
- La sous-trame des milieux boisés.
- La sous-trame des cours d'eau.
- La sous-trame des milieux ouverts.
- La sous-trame des zones humides.

ANNEXE A : DOSSIER LOI BARNIER

65 / 91

- La sous-frame 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.

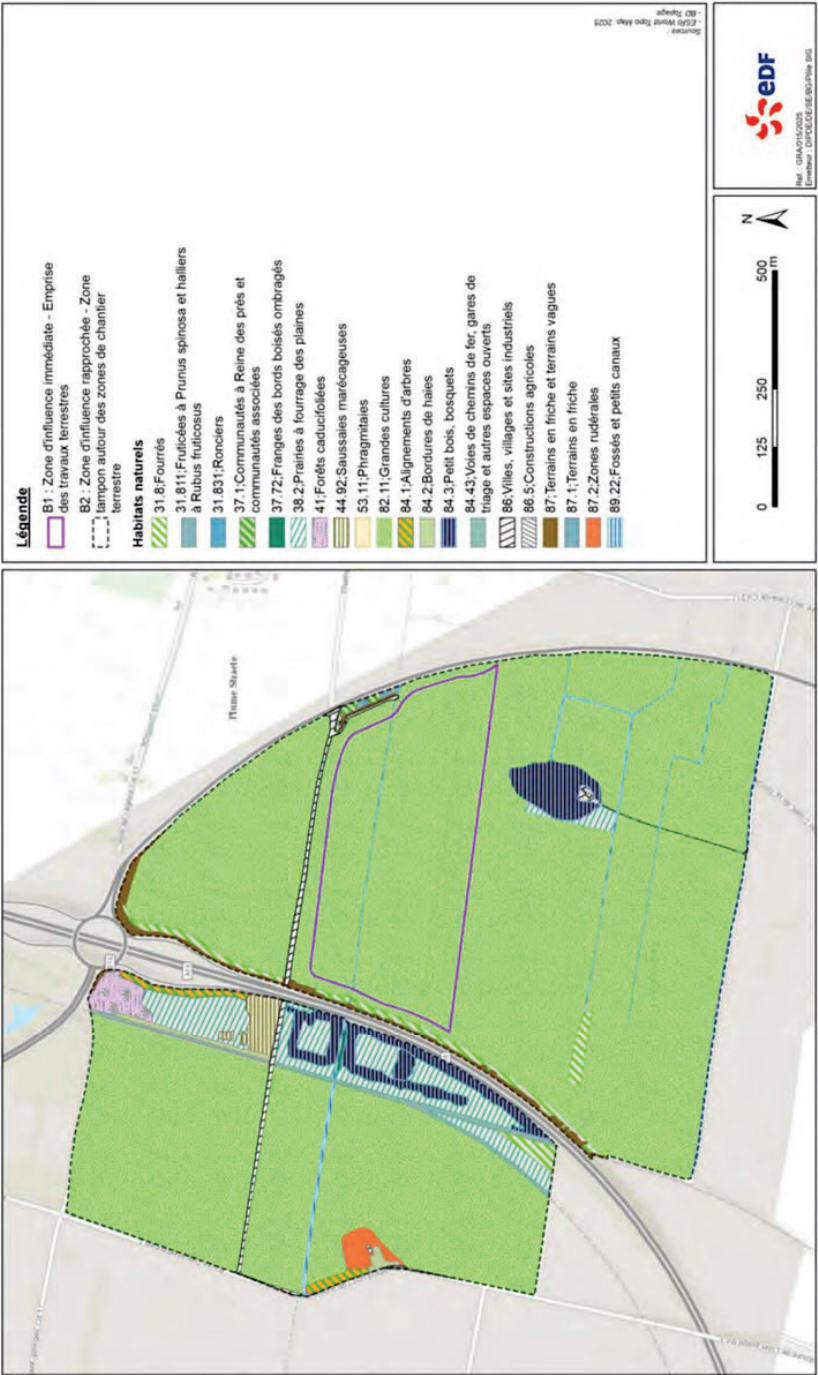


Figure 7.46 : Habitats naturels identifiés sur l'aire d'étude (parking éloigné)

Au niveau des habitats de la zone du parking éloigné, les phragmitaires 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 :

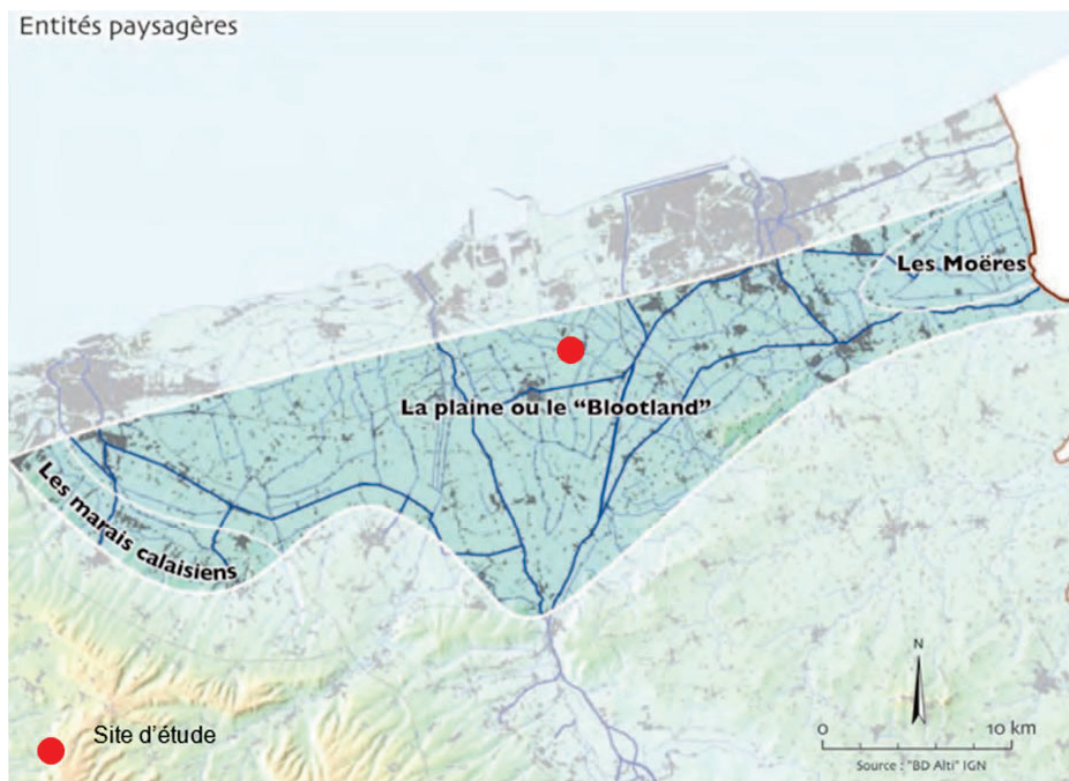
- Assurer une interface avec les espaces agricoles et naturels à proximité.
- Préserver les espaces à enjeux en lien avec la proximité du boisement au Sud.

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).



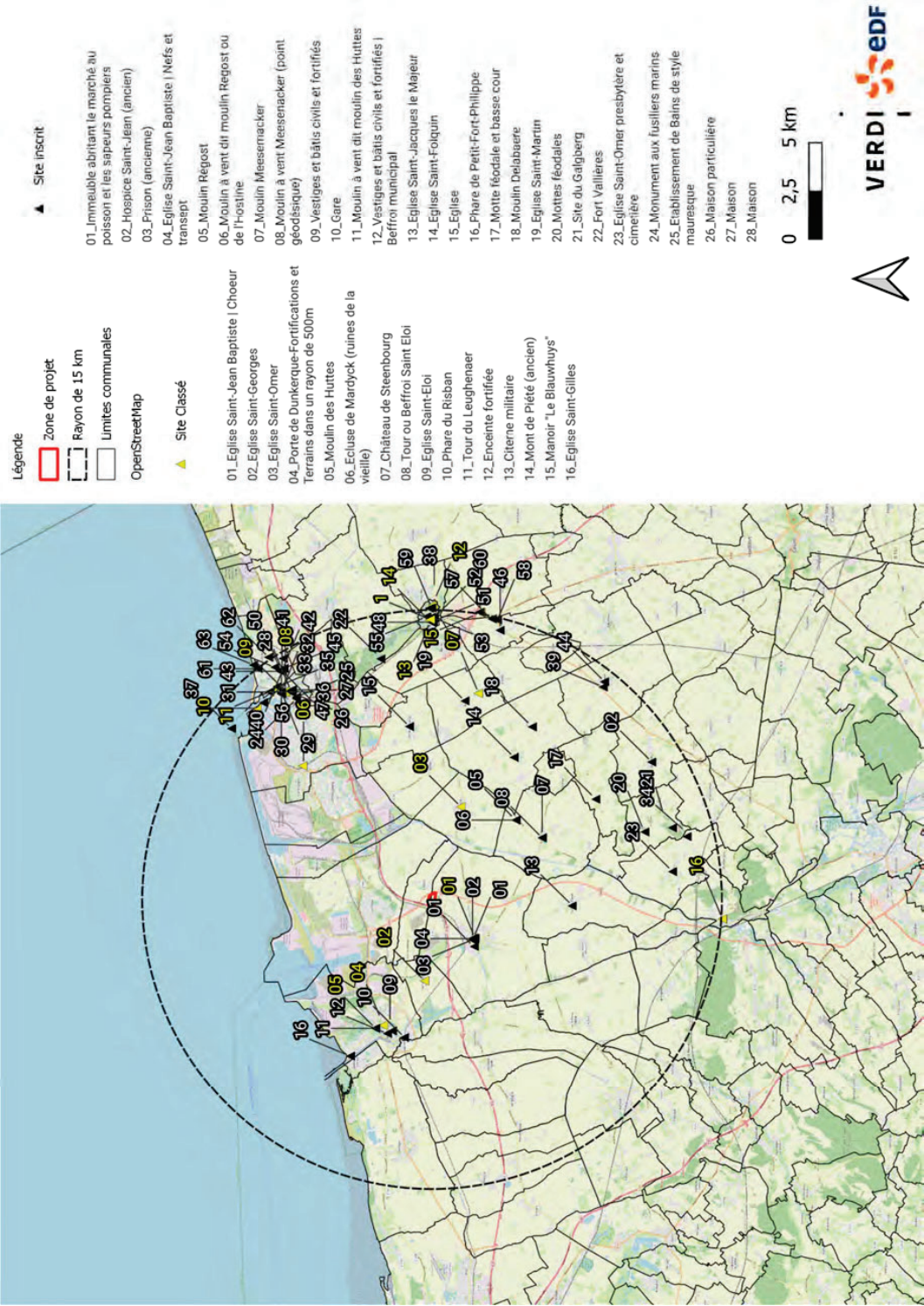
Unités paysagères de l'aire d'étude

Le site se situe en plein cœur de la **plaine de Bloodland**, 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.

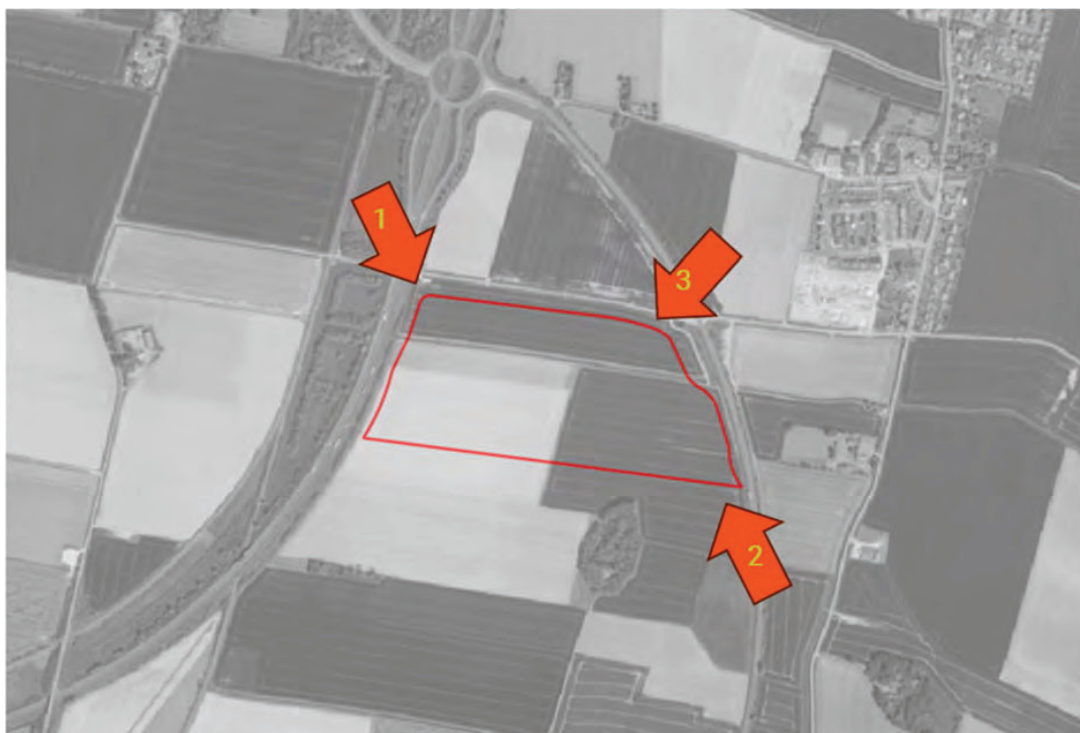
Toutefois, le site est éloigné en perception des principaux sites inscrits aux monuments historiques.



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



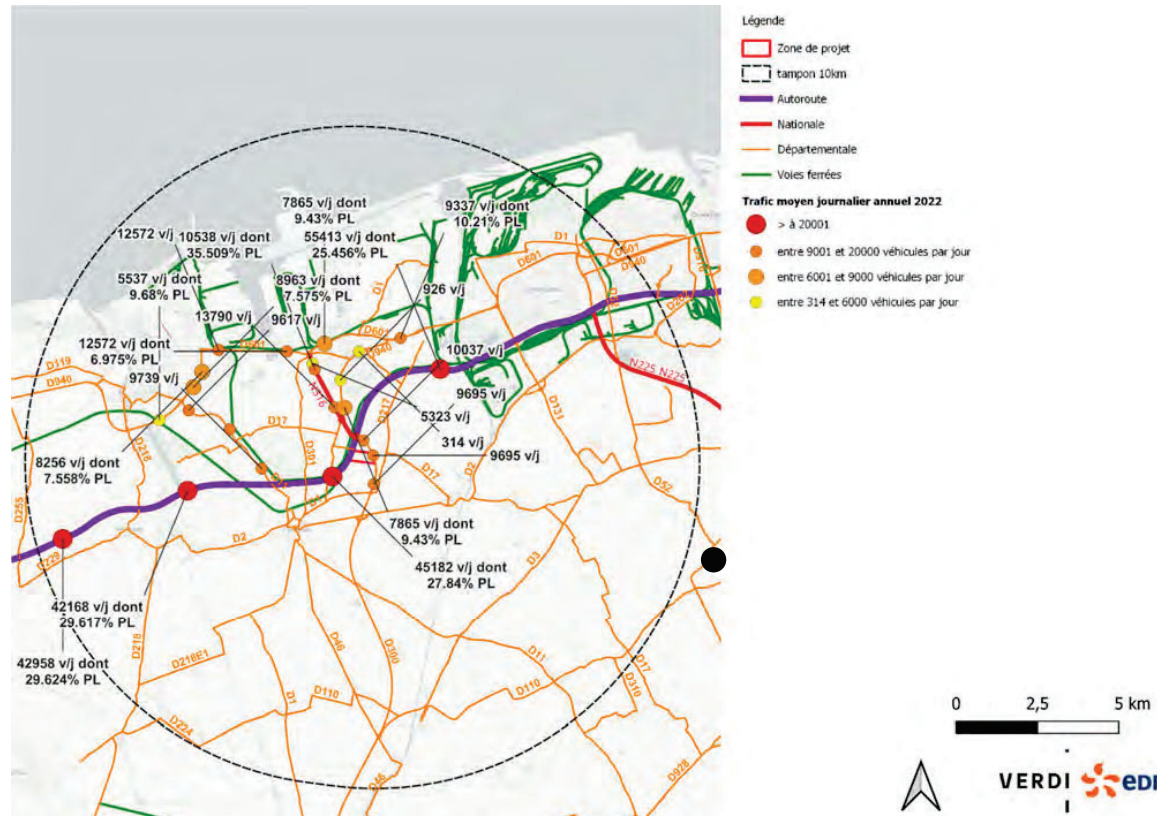
Vue 3 depuis la RD17

2.3.3. PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

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 SECURITE – RÉSEAUX ET TRAFIC ASSOCIE

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



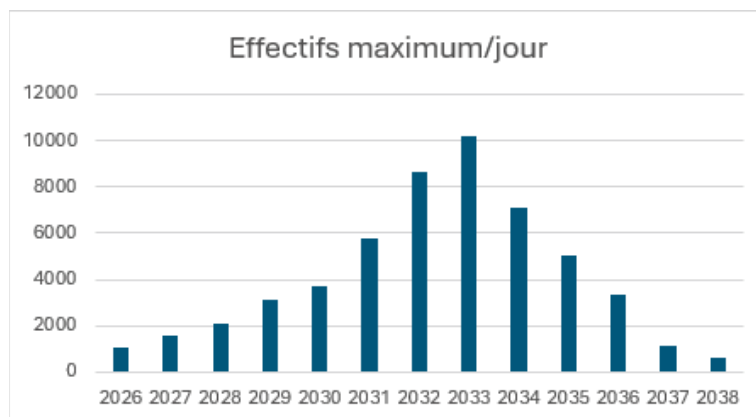
Les points de comptages révèlent que les axes structurants du site d'étude (A16 et RD300) sont fortement empruntés quotidiennement :

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).



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 REMONTEE 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.

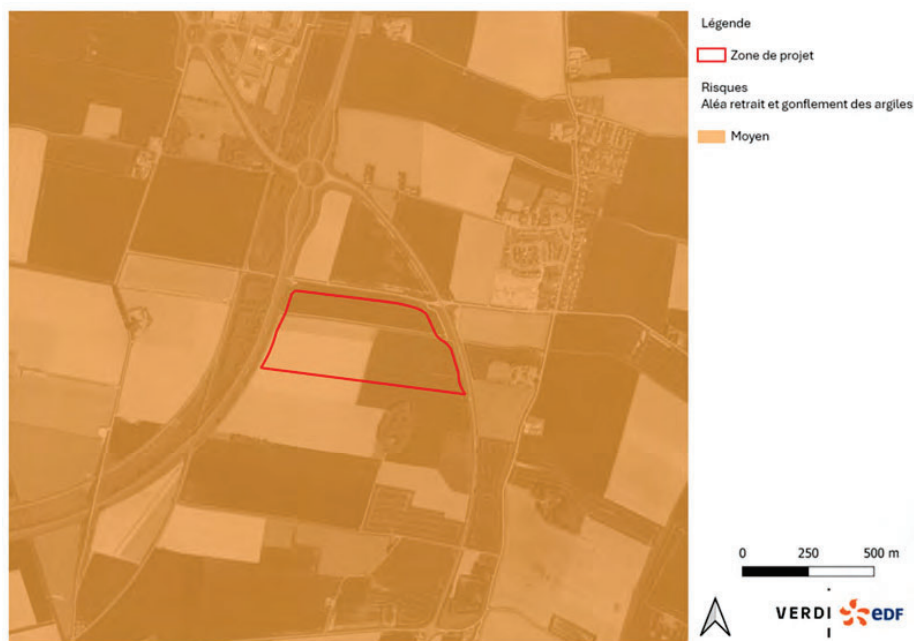
Certaines précautions doivent être prises pour éviter les dégâts les plus importants :

- 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 LIE 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 NECESSITANT 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 SECURITE

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 **jalonement 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.

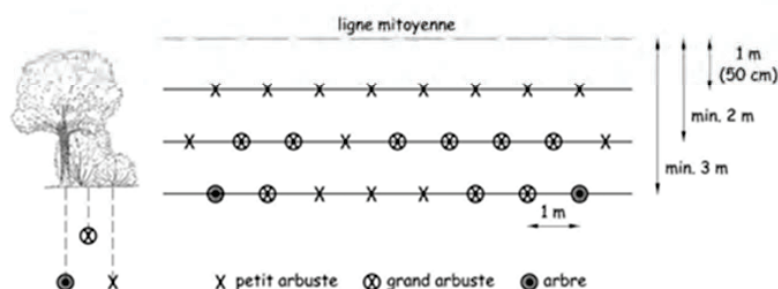
3.4. LES MILIEUX NATURELS

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.

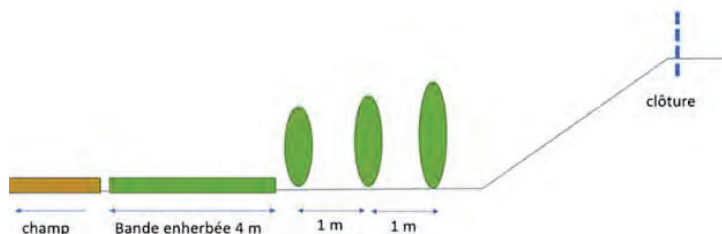


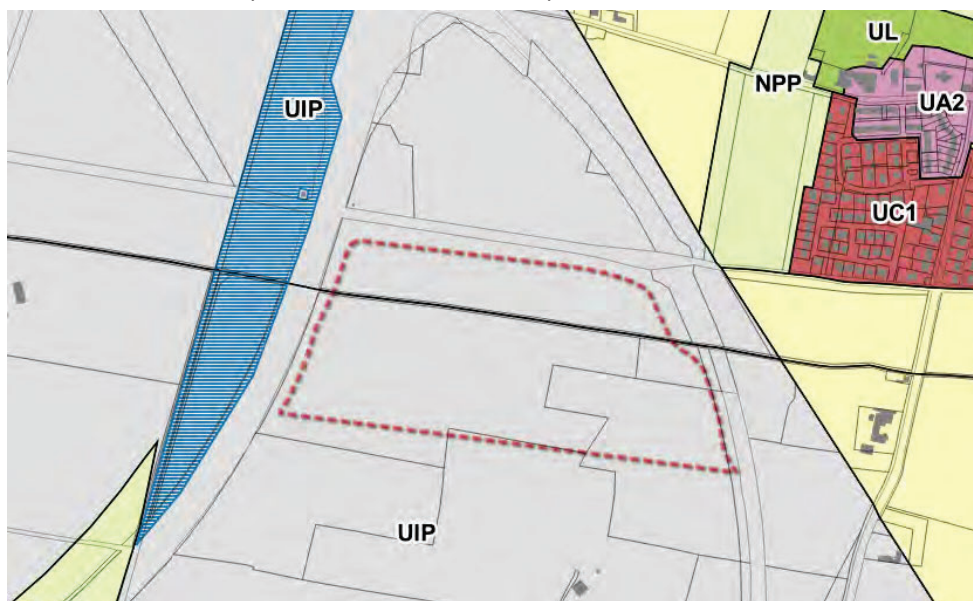
Schéma d'aménagement de la haie sur le parking éloigné

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

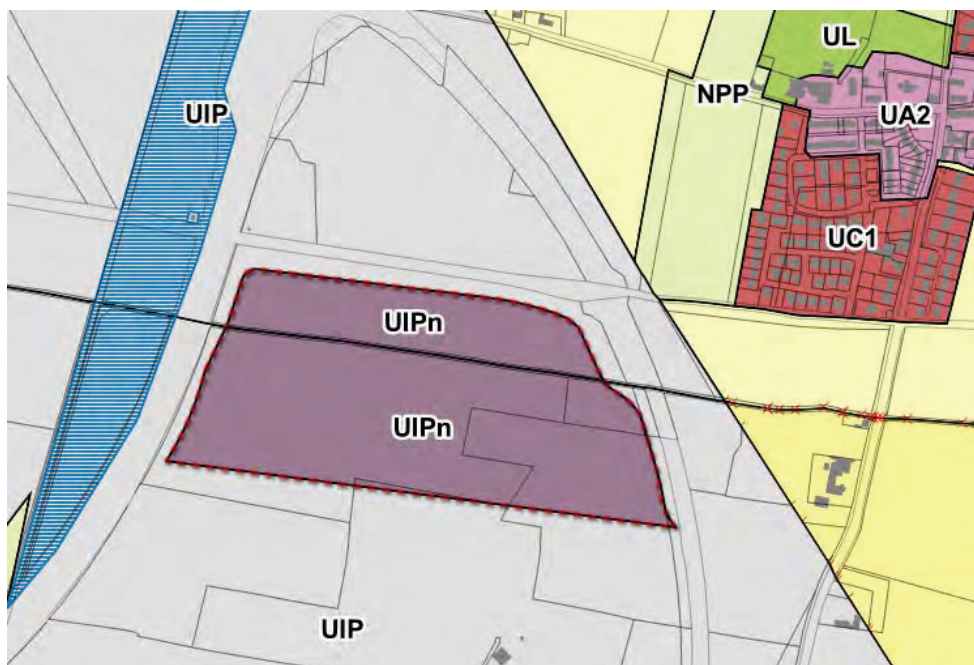
3.5. LES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES

3.5.1. L'EVOLUTION DU ZONAGE

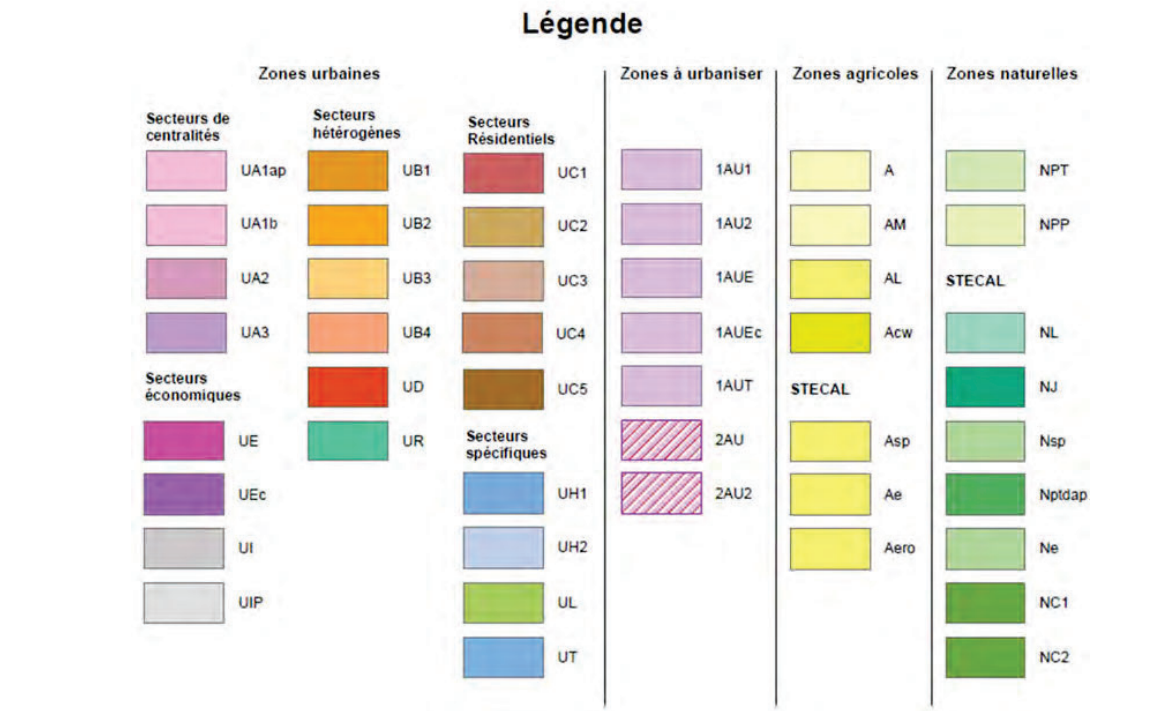
La création d'un sous-secteur UIPn permettant d'introduire les dispositions de la loi Barnier.



Extrait du zonage avant loi Barnier



Extrait du zonage après loi Barnier



Extrait du zonage avant loi Barnier



Extrait du zonage après loi Barnier

3.5.2. MODIFICATION DU REGLEMENT

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.

3.5.3. LA CREATION D'UNE ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Une OAP sectorielle est mise en place afin d'encadrer les conditions d'une urbanisation du site.

Les principes suivants sont inscrits dans l'OAP sectorielle :

- Principe d'accès par la RD17
- Principe de haies hautes sur les parties Sud Est et Est du site
- Principe d'intégration des linéaires d'aménagements paysagers sur le secteur sud / sud-est.

