



Bienvenue à la Commission Nouveaux Projets

SGA, EPR2, RoRo 7

Amphithéâtre de la CUD

Lundi 24 novembre 2025

Ordre du jour

- ▶ Traitement et valorisation des coproduits issus de l'acier – SGA
- ▶ Travaux préparatoires et autorisation environnementale pour les EPR2 – EDF
- ▶ Présentation du projet de passerelle RoRo 7 – GPMD

Traitement et valorisation des coproduits issus de l'acier

SGA



SGA

Traitement et valorisation des coproduits issus de l'acier



CRT Rue Louis Blanqui
59760 GRANDE SYNTHE
Tél : 03 28 96 99 50
Mail : contact@sga-materiaux.com



NOS ACTIVITES en vidéo



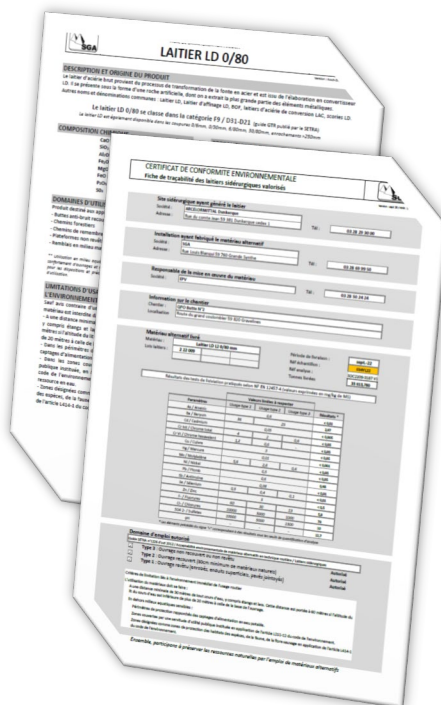
NOS PRODUITS



Travaux publics

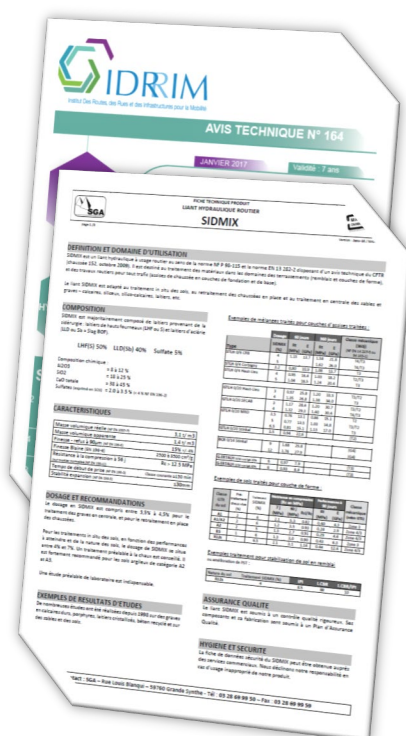
Granulats de remblais

CONFORMES AU GUIDE SETRA



Liant HRB Traitement de sol, centrales

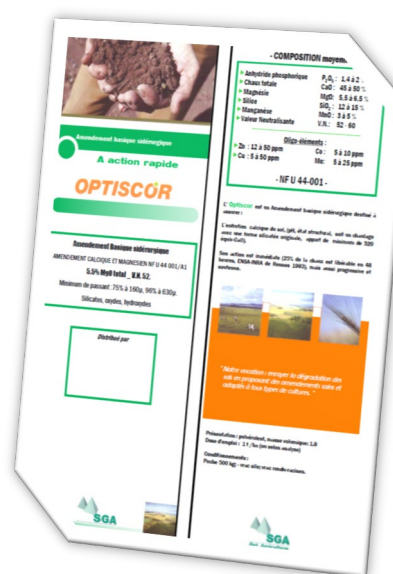
NF EN 13282
NF P 15108



Agriculture

Amendements, engrais

NF U 44001
NF U 42001



2012 - Butte coupe vent constituée en laitier LD
Bassin d'aviron – ville de Gravelines 59

SGA

BUTTES PAYSAGERES QPO rappel du projet

Le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) et la ville de Gravelines ont engagé un programme destiné à réduire les envols de poussières provenant du secteur ouest du port, en particulier du quai à pondéreux.

SGA a fait réaliser une expertise de modélisation et des essais en soufflerie aboutissant au projet des trois buttes paysagères répondant au objectif de l'AMI à proximité de la plateforme du quai à pondéreux (QPO).

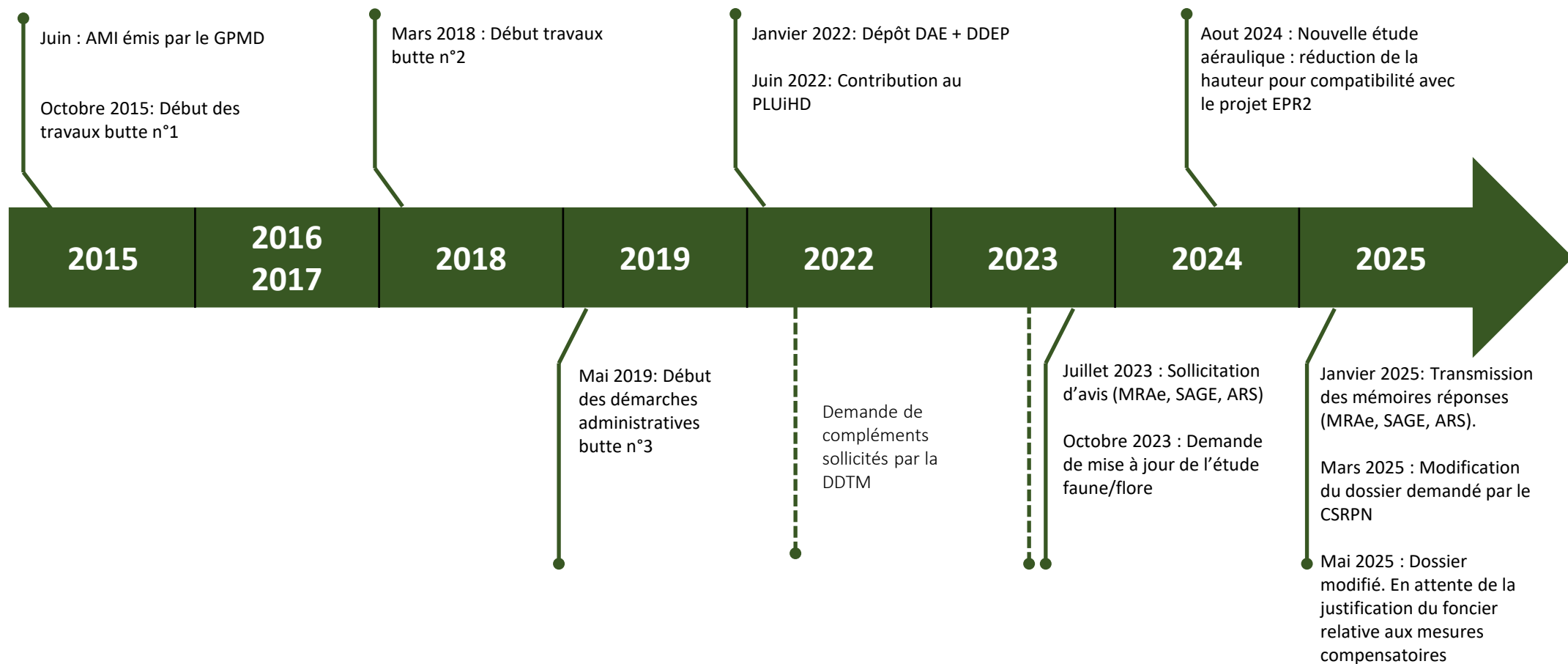
Ce projet vise à améliorer durablement l'environnement et le bien-être des habitants du territoire.

A ce jour :

- Butte n°1, d'une superficie de 58 240 m² : Terminée
- Butte n°2, d'une superficie de 95 000 m² : En cours
- Butte n°3, d'une superficie de 56 560 m² : Dossier en cours



BUTTES PAYSAGERES QPO en quelques dates



BUTTES PAYSAGERES QPO N°1 en quelques chiffres

Hauteur :
40 m

Longueur :
490 m

Largeur :
150 m

Superficie :
58 240 m²

Tonnage :
1 906 838 T



BUTTES PAYSAGERES QPO N°2 en quelques chiffres

Hauteur :
28 m

Longueur :
500 m

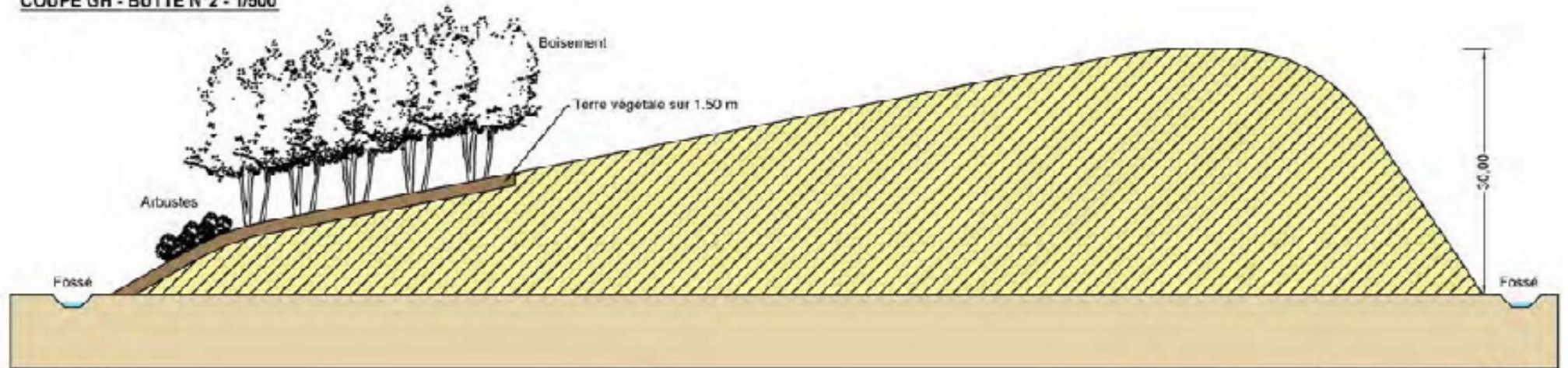
Largeur :
230 m

Superficie :
95 000 m²

Tonnage :
2 674 780 T



COUPE GH - BUTTE N°2 - 1/500



BUTTES PAYSAGERES QPO N°3 en quelques chiffres

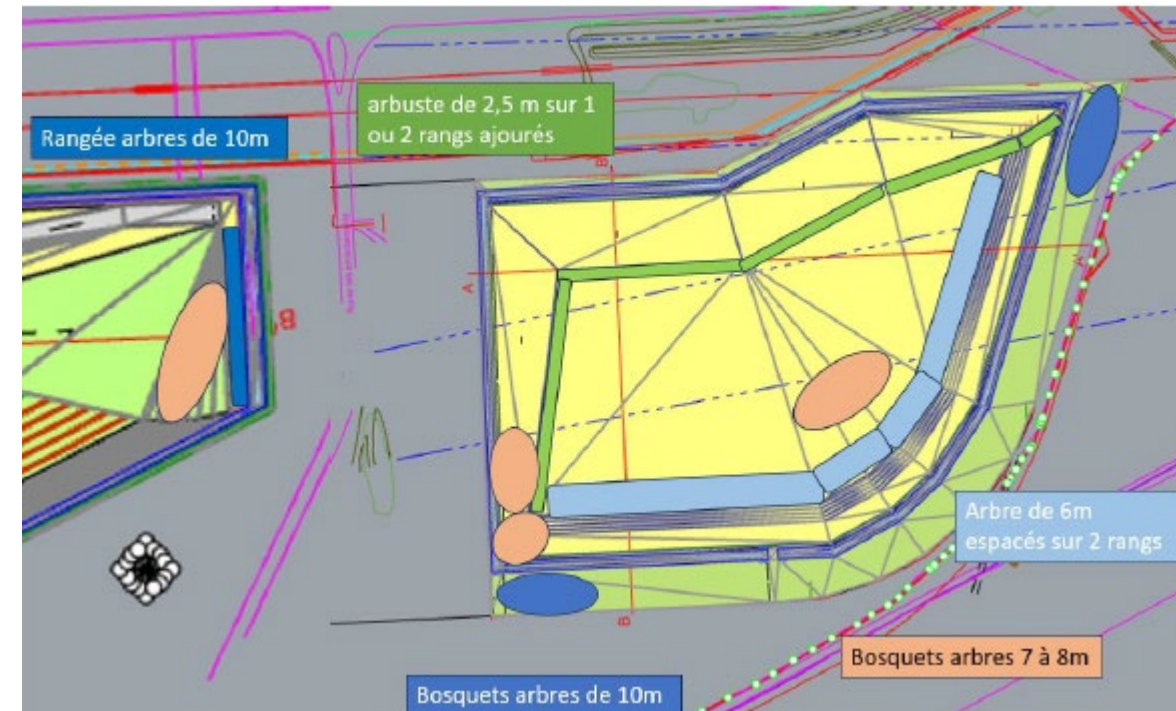
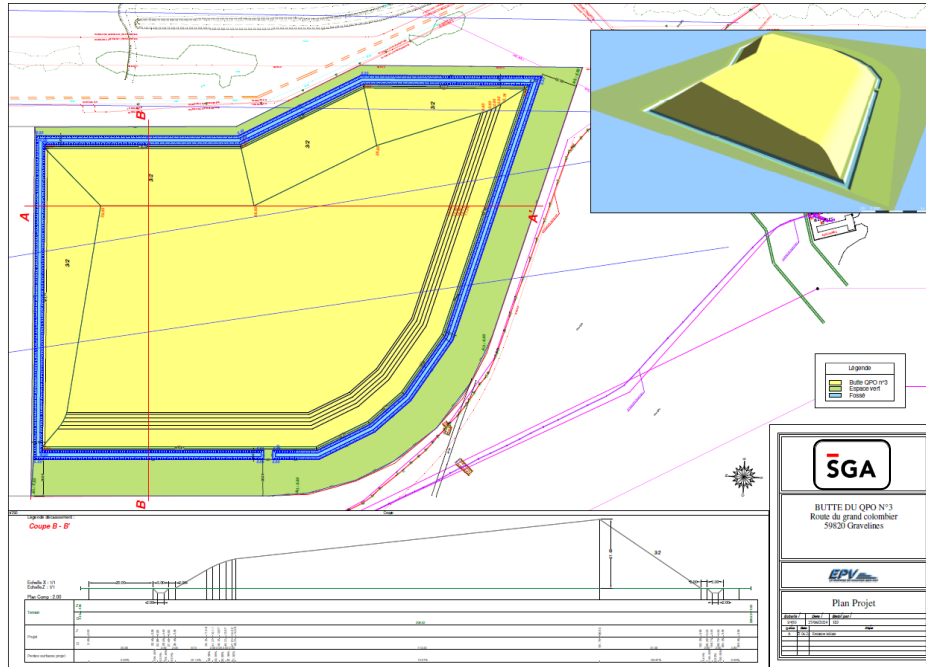
Hauteur :
21 m

Longueur :
254 m

Largeur :
181 m

Superficie :
56 563 m²

Tonnage :
970 000 T



BUTTES PAYSAGERES QPO n°3 impacts du projet

Envois de poussière :

- Arrosage des matériaux avant livraison
- Passage régulier d'une tonne à eau sur les pistes
- Envoi des alertes du SPPPI au maître d'œuvre
- Bâchage obligatoire des camions
- Contrôle du bâchage des camions en sortie de bascule SGA
- Relation permanente entre le maître d'œuvre afin de tracer les bennes non bâchées

Trafic routier :

- Cadence de livraison identique à la butte n°2 soit environ 70 camions jours de 6h30 à 16h00

Bruit et vibrations:

- Nuisances phoniques et nuisances dues aux vibrations limitées car le site et ses abords ne présentent pas d'habitation

Consommation d'eau :

- Uniquement pour l'abattage des poussières lors des périodes venteuses et sèches

Eaux superficielles et souterraines:

- Les eaux pluviales sont recueillies dans un fossé périphérique imperméabilisé et dimensionné pour permettre un écoulement vers le watergang respectant le débit prescrit par le gestionnaire des Wateringues (avec autorisation de rejet)
- Une surveillance de la qualité des eaux souterraines par un dispositif de piézomètres situés en amont et aval de la butte.
- Le fossé passant en limite Est de la butte n°3 sera dévié afin de lui permettre d'assurer sa fonctionnalité de drainage même si ce dernier montrait aucun écoulement lors des relevés terrain.

Paysage et biodiversité :

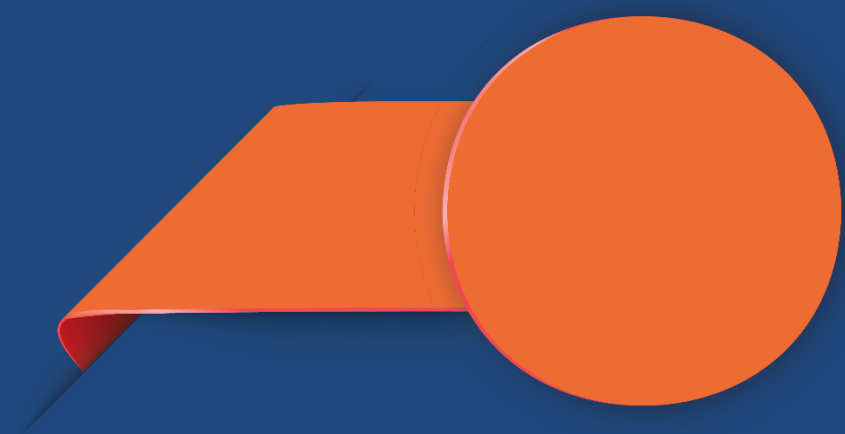
- Un balisage des milieux sensibles proches des travaux sera effectué afin de protéger les espèces
- Les pieds des 2 espèces d'orchidées protégées identifiées dans la zone de travaux seront déplacés et replantés avec mise en place de mesures d'accompagnement et de suivi afin de vérifier la pérennisation de l'espèce
- Afin de limiter la destruction des amphibiens, ces derniers seront capturés avec leurs pontes et leurs larves pendant la période de reproduction. Le site de lâcher sera le fossé le plus proche de la butte n°3.
- Phasage des travaux dans le temps et dans l'espace en fonction du cycle biologique des espèces
- Après la phase travaux, la butte sera végétalisée. Afin de conserver certaines espèces, une récolte des graines sera réalisée par un botaniste pour permettre de les ressemer ensuite sur la butte
- Une partie de la surface des buttes sera utilisée pour compenser la destruction des milieux naturels



EDF

Présentation du projet de passerelle RoRo 7

GPMD



PROJET DE PASSERELLE RORO7

Réunion Commission Nouveaux Projets
SPPPI Cote d'Opale Flandres

Le 24 novembre 2025

DunkERQUE
PORT

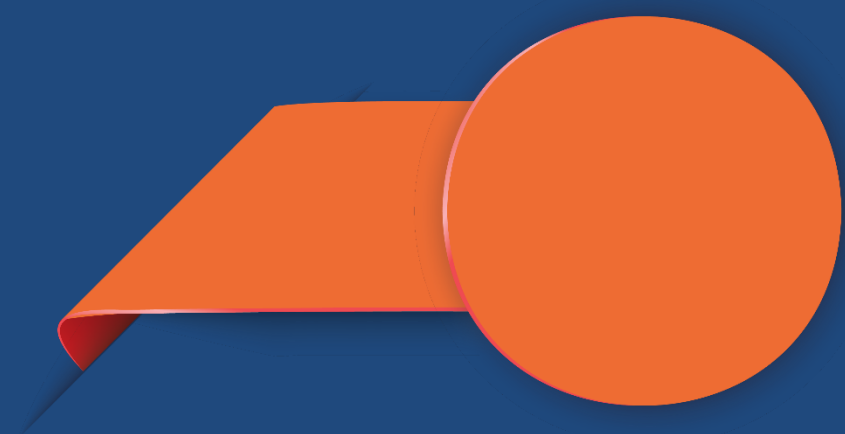


NORLINK



Sommaire

- Présentation du projet RoRo7
- Cadrage réglementaire
- Principaux impacts du projet
- Questions?



PROJET DE PASSERELLE RORO7

Présentation du projet

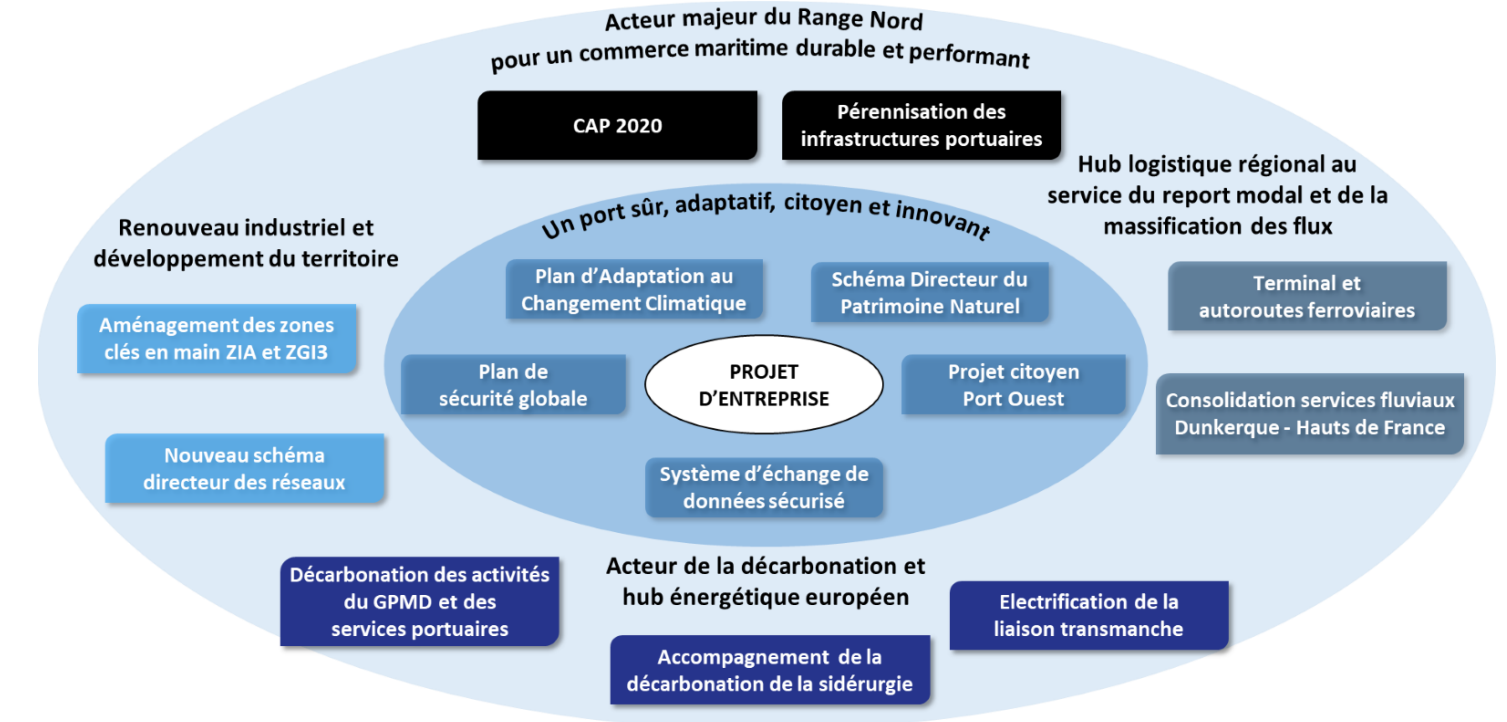
DunkERQUE
PORT



NORLINK

Contexte du projet

- Le projet stratégique 2025-2029 du GPMD se décline en 7 ambitions stratégiques avec 23 objectifs et 66 actions dont l'ambition 1 « Créer les conditions d'un commerce maritime durable, au rendement performant, pour les trafics d'aujourd'hui et pour ceux de demain » qui a notamment pour action le maintien d'un haut niveau de service sur le transmanche, de consolider les trafics du Short Sea Shipping et de développer le roulier sur d'autres origines et destinations



- Existence d'une liaison Dunkerque-Rosslare sur la passerelle existante RoRo4 à hauteur de 5 rotations sur 2 semaines
- Impossibilité de mettre en place un nouveau service sur la RoRo4 car cela engendrerait des contraintes pour le service vers l'Irlande et pour la future nouvelle liaison vers les îles britanniques



Nécessité de mettre en place une nouvelle passerelle roulière vers l'Irlande, le projet RoRo7, avec une réaffectation de la passerelle RoRo4 pour une nouvelle liaison vers les îles britanniques

Localisation du projet

Plan de situation au 1/25000



— Emprise projet

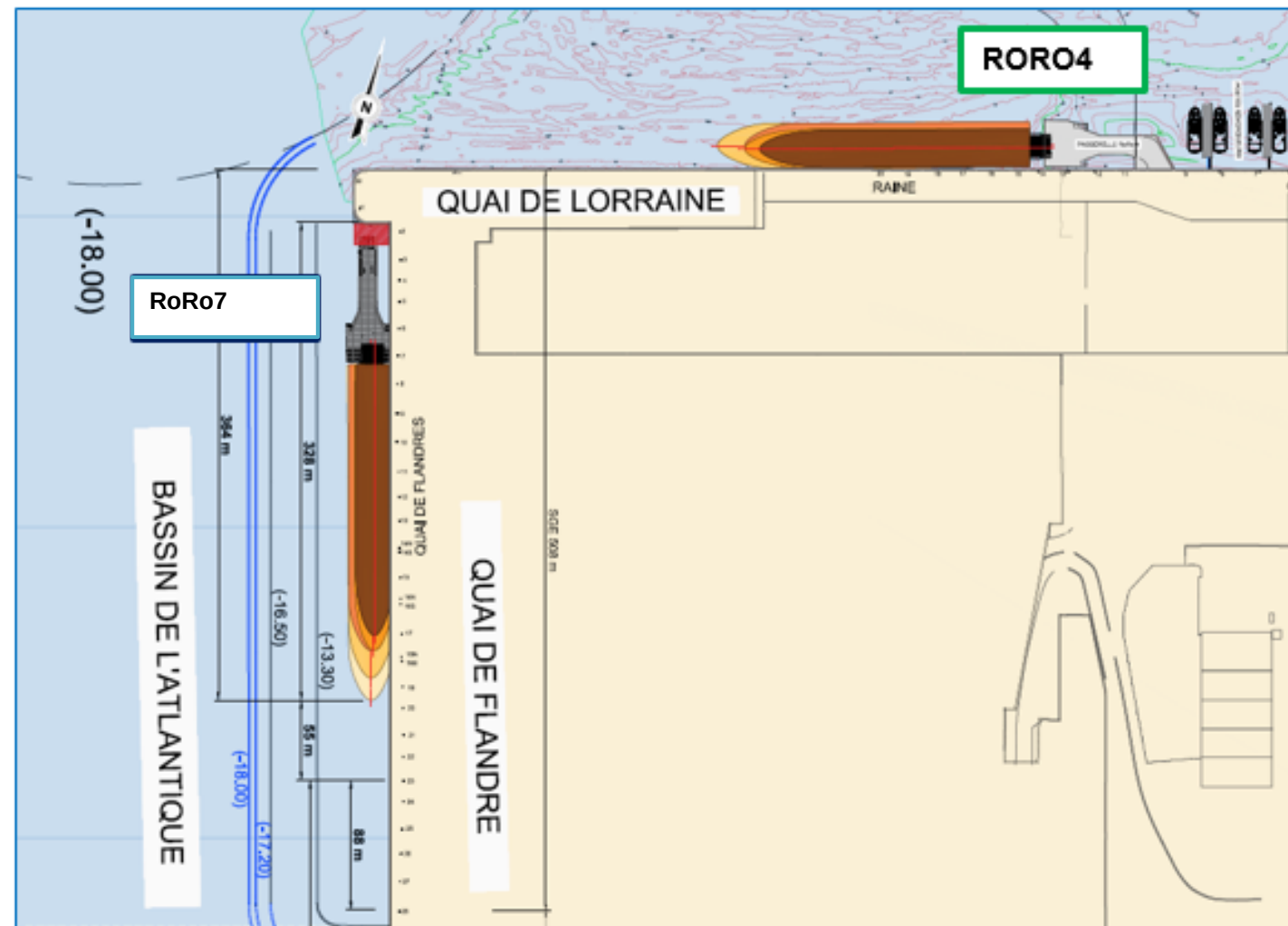
Actierra, juin 2025
0 250 500 1 000 M
Fond de carte : Orthophotos - ESRI France

Plan de situation au 1/5000



Emprise projet

Actierra, septembre 2025
0 50 100 200 M
Fond de carte : Orthophotos - ESRI France



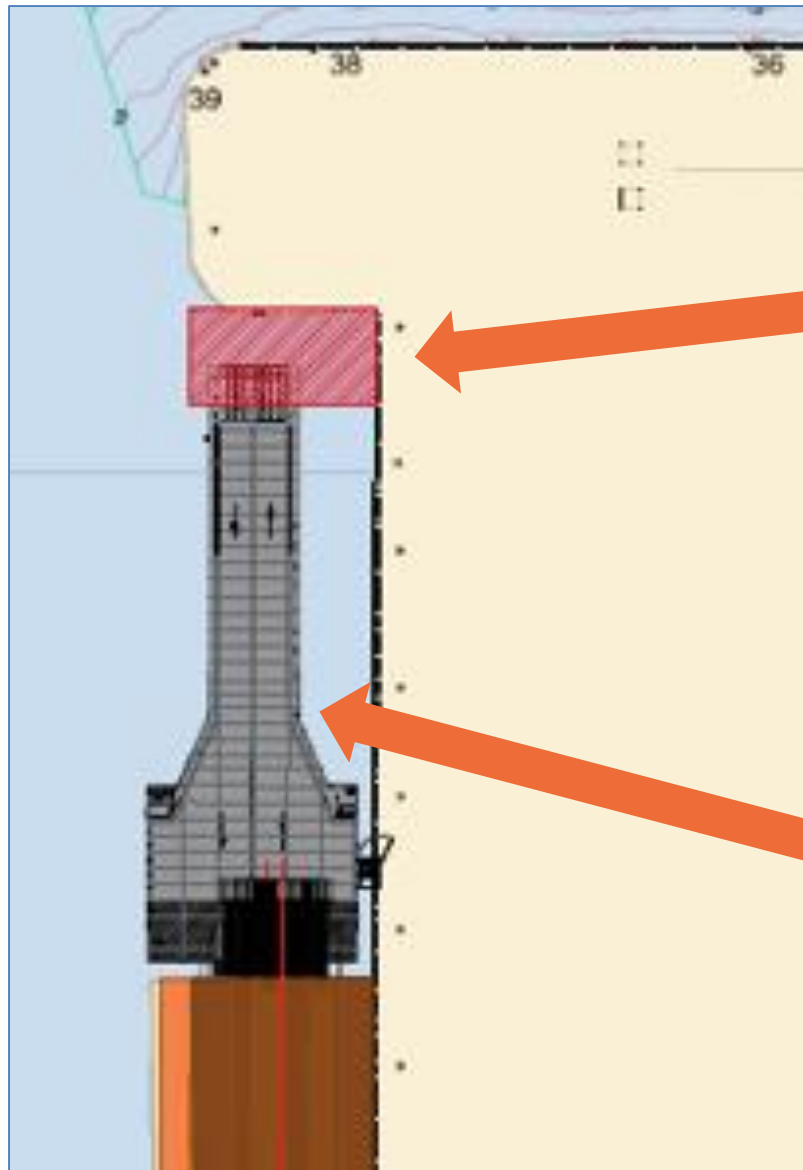
Le projet de création du poste RoRo7 comprend :

- La création de la partie infrastructure (culée, dispositifs de guidage)
- La fabrication et la mise en place de la passerelle flottante RoRo7
- Des aménagements connexes : remplacement des défenses actuelles de la partie Nord du quai de Flandre et mise en place d'un réseau électrique pour assurer le branchement des navires (COLD IRONING)

Aucun dragage d'approfondissement nécessaire dans le cadre du projet
(les fonds marins à -13,5 m pour un tirant d'eau maximum de 7,2 m)

Description technique du projet

Création de la partie infrastructure (culée, dispositifs de guidage)



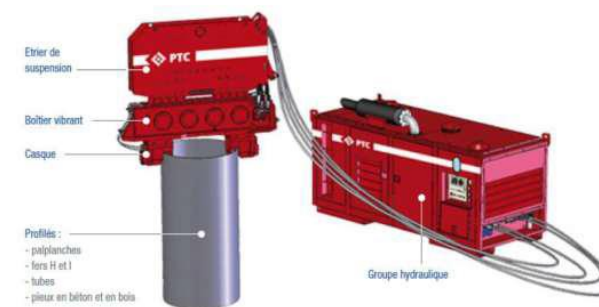
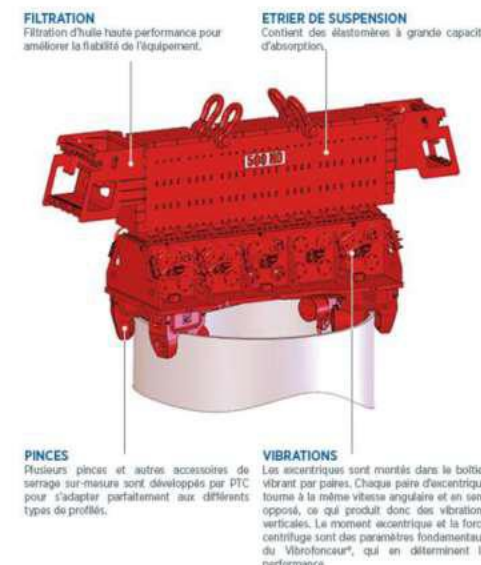
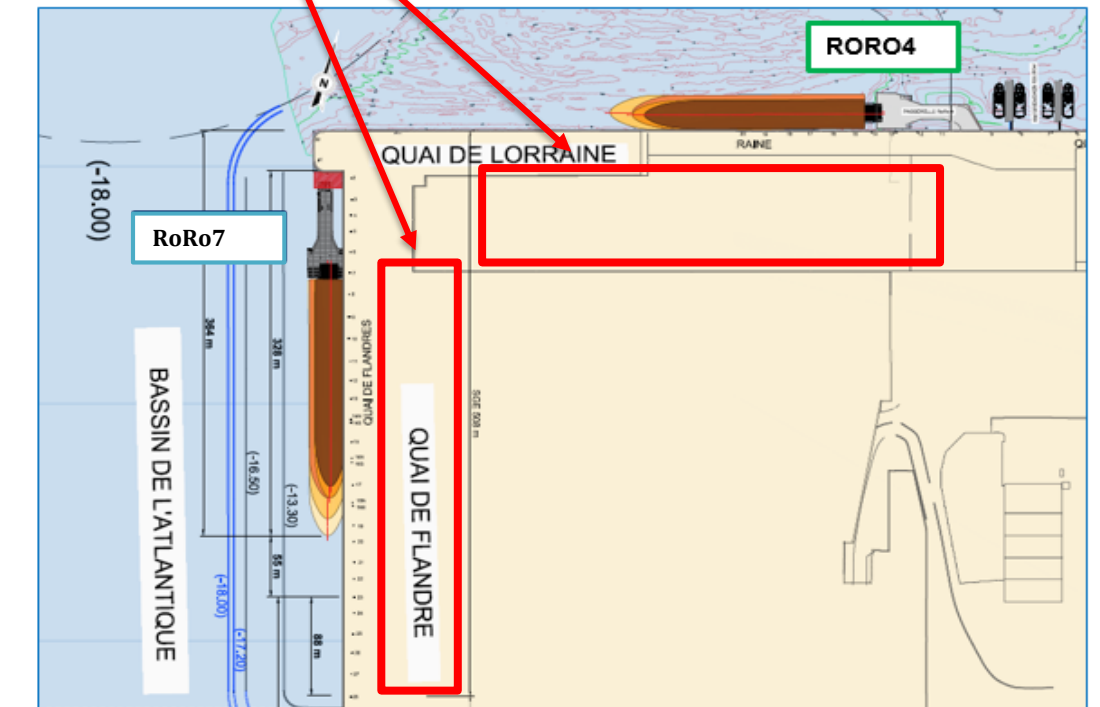
Fabrication et mise en place de la passerelle roulière flottante

Installations de chantier



Base vie et zone de stockage sur terre-plein existant

Zones potentielles d'implantation de la base vie



Atelier de fonçage des pieux selon 2 techniques:

- vibrofonçage (90% des pieux)
- battage (10 % des situations)

CASQUES A TUBES



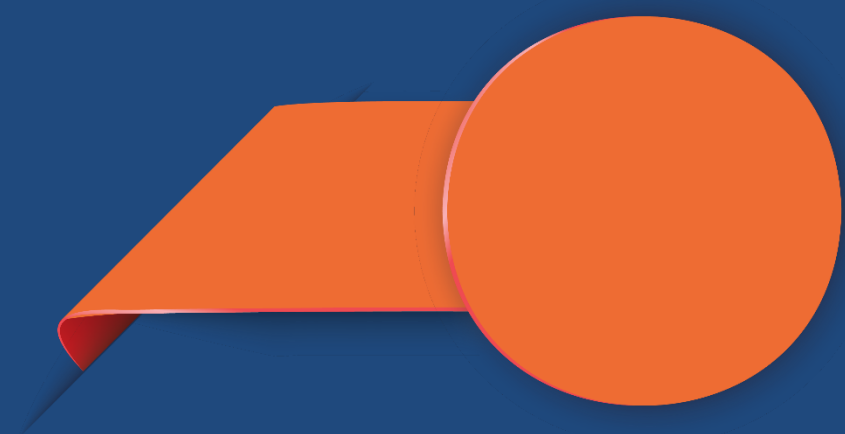
Trafic induit :

- Infra:
 - Pieux par navire (1) ou PL (10 rotations)
 - Béton (culée) par PL (80 à 135 rotations)
 - Enrobés par PL (2 rotations)
- Passerelle par navire (1 + 2 remorqueurs dans le port) ou par PL (2 à 3 convois exceptionnels)
- Environ 50 rotations de PL pour les aménagements annexes



Coût et planning prévisionnel du projet

- Coût des travaux : 17,7 Meuros HT
- Planning:
 - Permitting :
 - Dépôt du dossier d'autorisation environnementale en décembre 2025
 - Obtention de l'arrêté préfectoral au 2^{ème} semestre 2026
 - Travaux :
 - Lancement de la consultation du marché Conception Réalisation en janvier 2026
 - Intégration de l'AP RoRo7 dans la dernière phase de consultation lancée à l'été 2026, pour prise en compte des prescriptions par le futur titulaire du marché
 - Démarrage des travaux en février 2027 pour une durée de 16 mois
 - Finalisation des travaux en mai 2028



PROJET DE PASSERELLE RORO7

Cadrage réglementaire

DunkERQUE
PORT



Cadrage réglementaire

Au vu des caractéristiques du projet et du montant du projet, les procédures réglementaires suivantes s'appliquent :

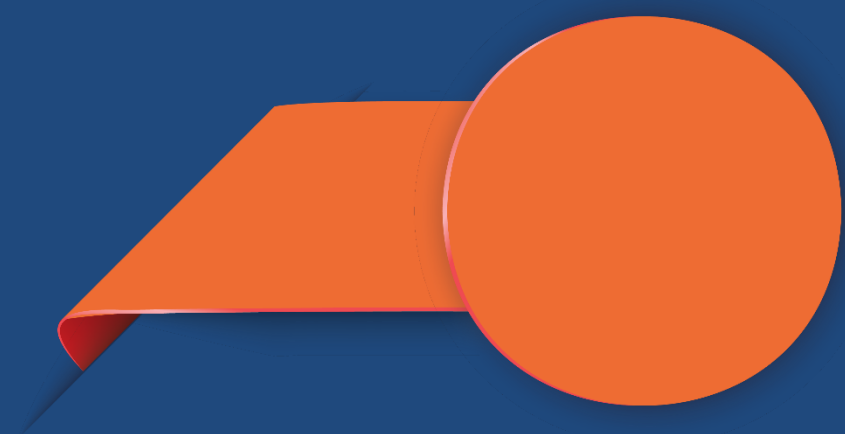
- Une déclaration d'intention : publication du dossier le 27 juin 2025
- Un dossier d'autorisation environnementale au titre de la rubrique 4.1.2.0 de la nomenclature IOTA

Rubrique de la nomenclature	Caractéristiques des travaux	Régime (autorisation/déclaration)
4.1.2.0. Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu : 1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A) ; 2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros (D).	Montant prévisionnel des travaux estimé à 17,7 M €HT.	Autorisation

- Une étude d'impact systématique au titre de la rubrique 9

Catégorie de projet	Caractéristiques des travaux	Positionnement du projet global
<u>Rubrique 9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales.</u> a) Voies navigables et ports de navigation intérieure permettant l'accès de bateaux de plus de 1 350 tonnes. b) Ports de commerce, quais de chargement et de déchargements reliés à la terre et avant-ports (à l'exclusion des quais pour transbordeurs) accessibles aux bateaux de plus de 1 350 tonnes. c) Ports de plaisance d'une capacité d'accueil supérieure ou égale à 250 emplacements.	Création d'une passerelle roulière permettant le chargement et déchargement de ferries (navires de plus de 1 350 tonnes)	<u>Concerné</u>

- Une évaluation des incidences Natura 2000



PROJET DE PASSERELLE RORO7

Principaux impacts du projet

DunkERQUE
PORT



Préambule

Contexte du projet au sein d'un bassin portuaire occupé par des activités portuaires (transmanche, conteneurs, terminal QPO), logistiques (conteneurs, entreposage) et industrielles (Comilog, Befesa, Aluminium Dunkerque, Neomat à venir, Dunkerque LNG...)

REX du projet de passerelle RoRo6:

- AP datant du 28 juin 2021 modifié par un APC en date du 10 mars 2022
- Travaux similaires mais de moindre importance en terme de mise en œuvre de pieux, terre-plein et aménagements annexes
- Déroulement des travaux entre octobre 2022 à Décembre 2023
- Prise en compte :
 - des mesures mise en place
 - du suivi environnemental du chantier par le GPMD et l'entreprise de travaux (suivi acoustique, observations)



Principaux impacts potentiels attendus

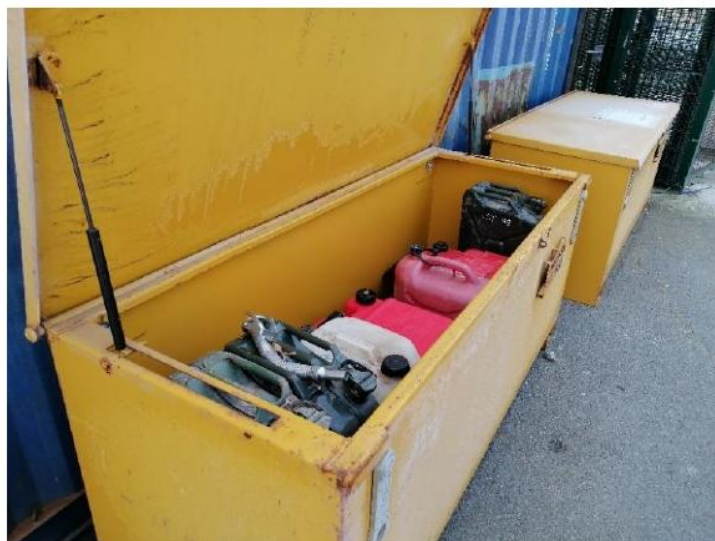
➤ Essentiellement au cours de la phase travaux

- ❖ Impacts potentiels sur le milieu aquatique et la qualité de l'eau (remise en suspension des sédiments, déversements accidentels)

=> Bonne qualité des sédiments sur le bassin de l'Atlantique + Mesures de gestion du chantier



Impact non significatif



Principaux impacts potentiels attendus

➤ Essentiellement au cours de la phase travaux

❖ Impacts potentiels de l'atelier de fonçage des pieux sur l'ambiance sonore du site

- Rappel du contexte:
 - Projet au sein d'un bassin portuaire occupé par des activités portuaires, logistiques et industrielles
 - Faible période de fonçage (1 à 2 mois maximum)
- Mesures de réduction :
 - Privilégier la technique de vibrofonçage au battage
 - Mesures de réduction pour les opérateurs du chantier

➡ Impacts résiduels jugés comme faibles

Figure 3. Cartographie sonore 2D – Niveaux de bruit particulier -Vibrofonçage

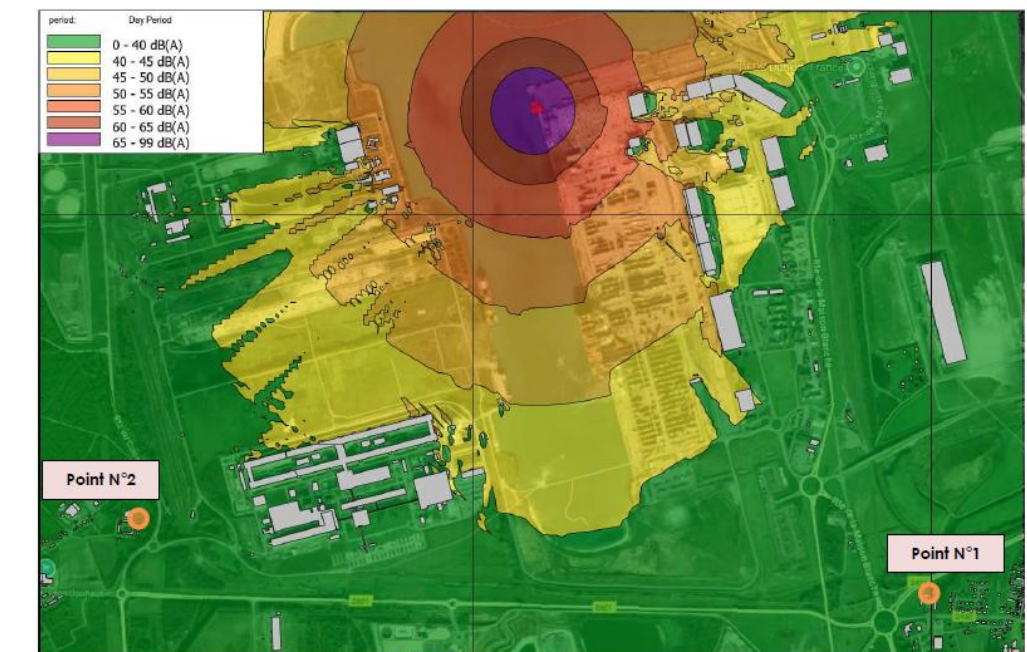


Tableau 6. Période jour

Point de contrôle	Niveau de bruit particulier du site en dB(A)	Bruit particulier maximal à respecter en dB(A)
POINT 1	28.3	53.0
POINT 2	35.0	51.0

Figure 4. Cartographie sonore 2D – Niveaux de bruit particulier-Battage des pieux

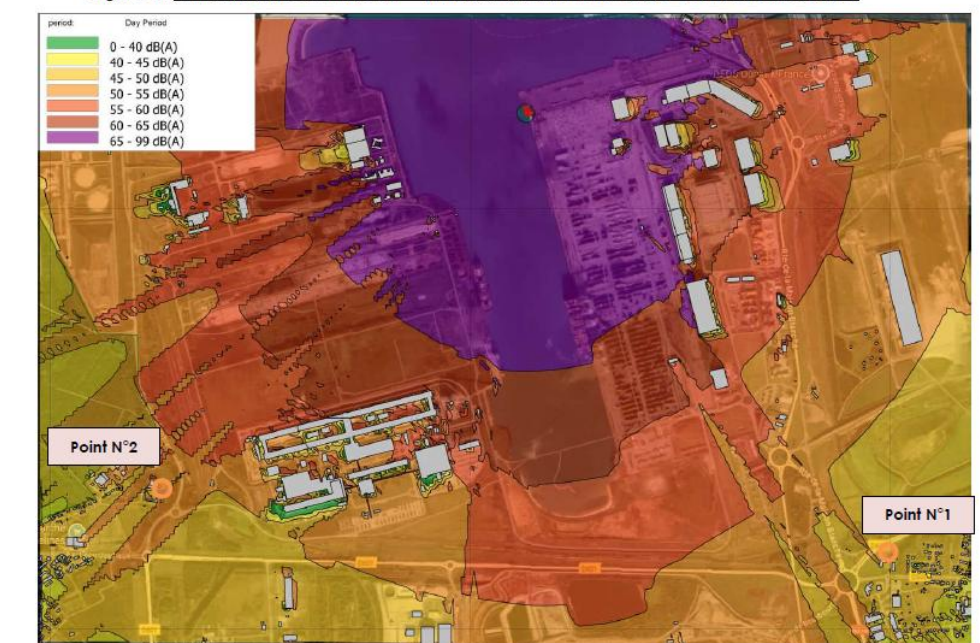


Tableau 7. Période jour

Point de contrôle	Niveau de bruit particulier du site en dB(A)	Bruit particulier maximal à respecter en dB(A)
POINT 1	47.5	53.0
POINT 2	54.4	51.0

Principaux impacts potentiels attendus

➤ Essentiellement au cours de la phase travaux

❖ Impacts potentiels de l'atelier de fonçage des pieux sur les mammifères marins

■ Rappel du contexte:

- Projet au sein d'un bassin portuaire occupé par des activités portuaires, logistiques et industrielles
- Faible période de fonçage (1 à 2 mois maximum)

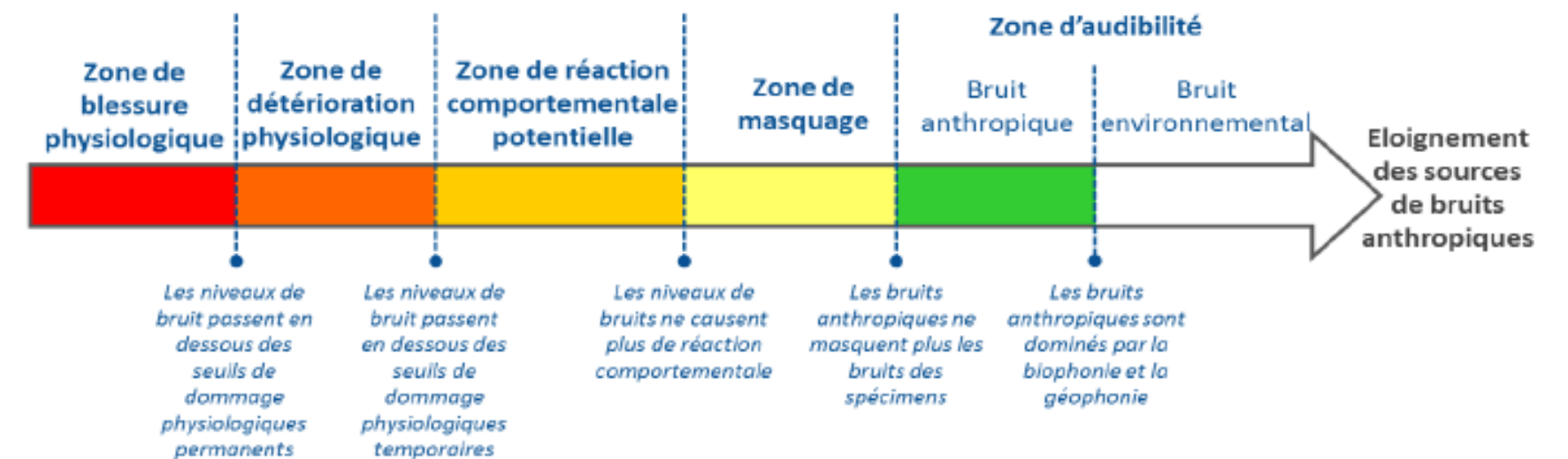


Figure 21 : Graduation des risques biologiques en fonction de l'éloignement à la ou les sources de bruit anthropique.

Principaux impacts potentiels attendus

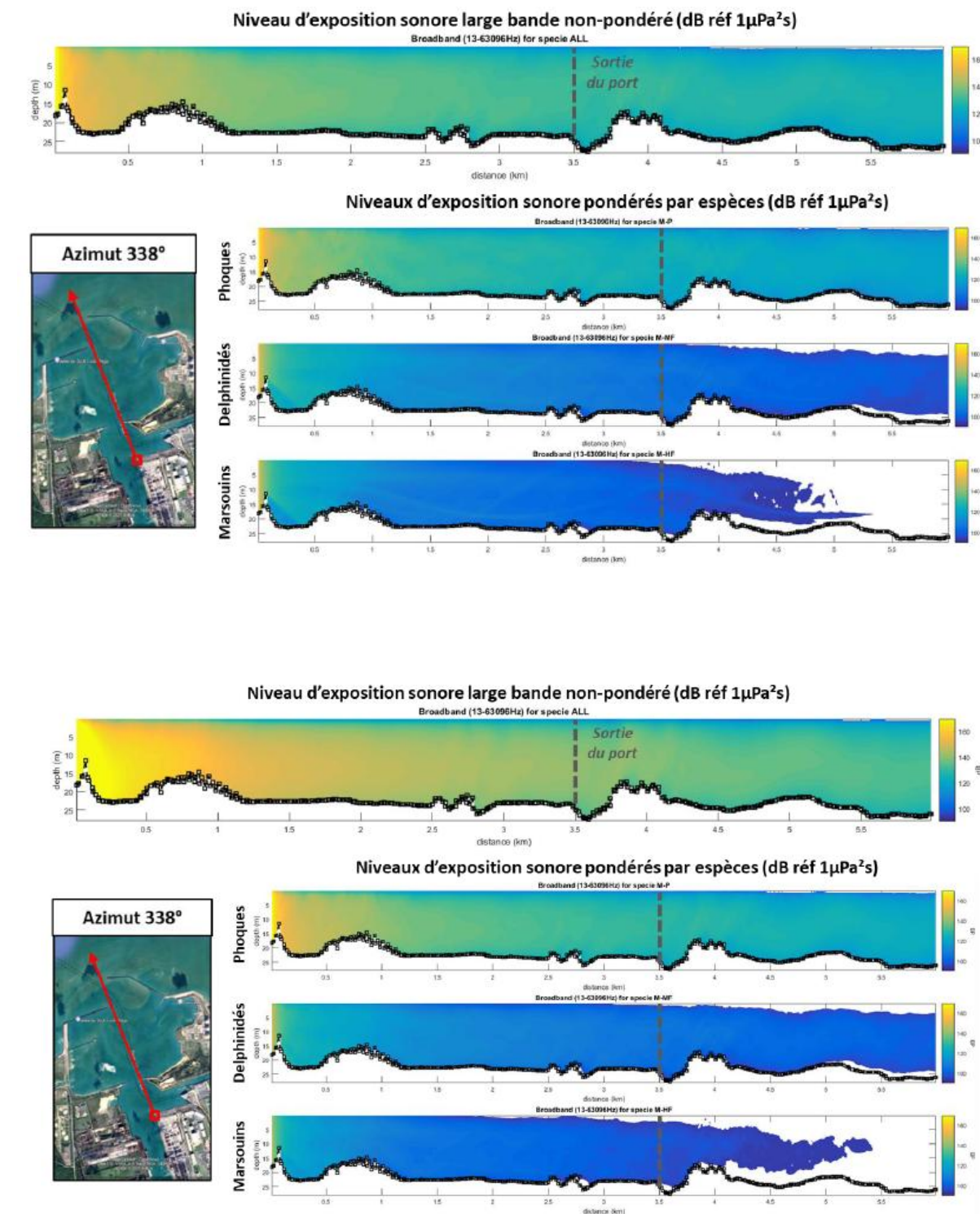
➤ Essentiellement au cours de la phase travaux

❖ Impacts potentiels de l'atelier de fonçage des pieux sur les mammifères marins

■ Mesures de réduction :

- Respecter les interruptions des travaux bruyants lors des périodes biologiques sensibles pour les mammifères marins
- Démarrage progressif des opérations de fonçage des pieux afin de prévenir la faune sous-marine et de lui laisser le temps de fuir la zone
- Privilégier la technique de vibrofonçage et ne recourir au battage qu'en cas de nécessité
- Procéder à l'observation des mammifères marins par un écologue ou un personne formée afin de vérifier leur absence dans les zones de travaux
- Interrompre immédiatement les travaux en cas de présence d'animaux dans les zones de travaux

Impacts résiduels jugés comme faibles



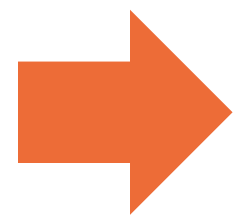
Principaux impacts potentiels attendus

➤ Au cours de la phase exploitation

❖ Impacts potentiels uniquement sur le dérangement de la faune sous-marine, le trafic, la qualité de l'air et les GES

- Transfert du trafic maritime Dunkerque-Rosslare sur la passerelle RoRo7 => pas de modification par rapport à l'existant, soit 5 rotations/semaine
- Libération de la passerelle RoRo4 pour la mise en place d'une nouvelle liaison vers les îles britanniques à hauteur d'une rotation par jour

⇒ Augmentation limitée du trafic maritime à hauteur de 2 mouvements de navire supplémentaire par jour au regard des 11 000 mouvements annuels sur le Port Ouest, soit une trentaine par jour



Impact non significatif sur le dérangement de la faune sous-marine, le trafic, la qualité de l'air et les émissions de GES

Illustration des deux navires RoRo actuels, et niveau de bruit émis pour une vitesse de 3 nœuds dans le port d'après RANDI

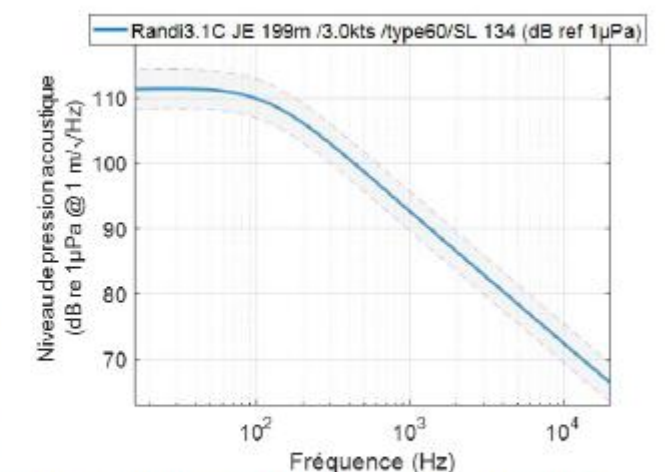
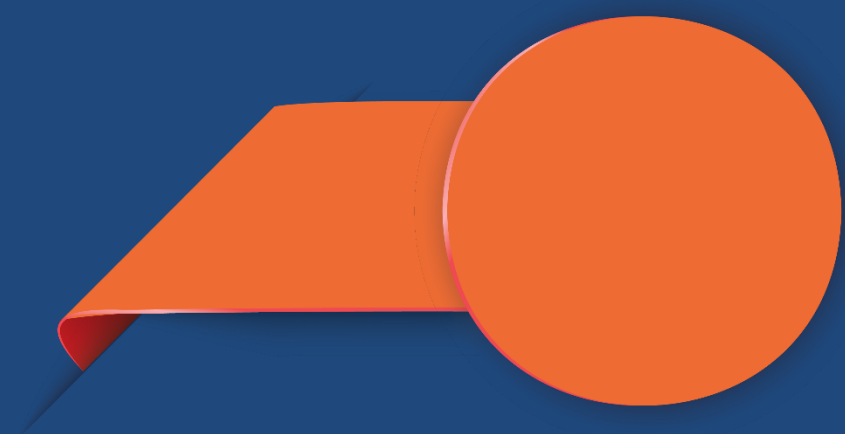


Figure 52 : Illustration des deux navires existants sur la passerelle RoRo4 (à gauche), et du niveau d'émission sonore estimé par RANDI (à droite)



PROJET DE PASSERELLE RORO7

**Merci de votre
attention**

DunkERQUE
PORT



Questions?

Des questions ?