



Liberté • Egalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Numéro d'enregistrement :

Références :

Lille, le 18 SEP. 2014

Vos références :

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Demandeur	EUROPE DEMANTELEMENT TECHNIQUE (EDT)
Commune	Calais
Objet	Demande d'autorisation d'exploiter des installations de démantèlement de navires et engins flottants en vue du recyclage de la ferraille
Références	Dossier référencé 120517-01 V1 Version en date du 20/05/2014

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, le projet présenté ci-dessus est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de l'étude d'impact transmise dans le dossier rappelé en référence le 02 juin 2014.

1. Présentation du projet

La société Europe Démantèlement Technique (EDT) est une SARL au capital de 20 000 euros créée par deux associés et exploitants des établissements MAZEAU. Les établissements MAZEAU, fondés en 1947, sont spécialisés dans le recyclage des métaux et disposent de deux sites à Saint Ouen (93) et Villers sur Trie (60). Le dossier est porté par M Godillon en qualité de Gérant de la société EDT.

La société EDT sera complémentaire du cœur de métier des établissements MAZEAU qui souhaitent pouvoir s'établir dans une zone portuaire afin d'exporter des ferrailles.

Le présent dossier de demande d'autorisation concerne le projet de création d'une installation de dépollution et déconstruction de navires ainsi qu'une installation de transit/regroupement de ferrailles sur le territoire de la commune de CALAIS.

Les activités s'exerceront sur quatre emplacements du bassin Carnot :

- Le Quai de la Loire pour la réception et l'allègement à flot des navires ;
- La Cale de radoub pour la découpe des coques allégées ;
- Le Terre-plein du quai de la Loire pour stockage de ferrailles en transit ;
- Le Hangar et les bureaux en bordure Est de la cale de radoub.

Les activités de la société EDT sont limitées à deux phases : dégazage/allègement et déconstruction des navires. Les opérations aval d'évacuation, de valorisation / élimination des déchets récupérés sur le site sont effectuées par les prestataires agréés pour l'élimination des déchets. EDT récupère uniquement les métaux ferreux.

Les navires démantelés seront de taille moyenne et de différents types (caboteurs de tous types allant principalement de 60 à 150 m). Le pétitionnaire prévoit de démanteler 10 navires par an au minimum. L'activité maximale sera de 20 000 t/an. En ce qui concerne le transit/stockage des ferrailles, celui-ci sera réalisé sur une surface de 6 000 m² représentant une capacité de 25 000 t.

Les habitations les plus proches du site se trouvent à un peu plus de 80 m au Nord-est de l'aire de réception et transit de ferrailles et à 100 m de la zone de cisailage des coques.

2. Qualité de l'étude d'impact

2.1 Résumé non technique

Conformément au IV de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, et afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique. Celui-ci permet une bonne compréhension du dossier.

2.2 État initial, analyse des effets et mesures envisagées

Le projet sera implanté à l'intérieur du domaine du port de Calais. L'ensemble des installations est situé en zone UL du Plan Local d'Urbanisme (PLU), dédiée à la zone industrialo-portuaire et à l'extension du port. Ce PLU a par ailleurs fait l'objet d'une évaluation environnementale en janvier 2012. L'Autorité Environnementale n'a pas émis d'observation particulière sur cette zone.

Les terrains du projet de la société EDT sont compris dans le Zone de Protection du Patrimoine Architecturale, Urbain et Paysage de Calais (ZPPAUP). Le présent projet ne comporte pas de construction nouvelle et n'aura pas d'impact sur cet aspect.

✓ Géologie/Hydrogéologie

Le dossier présente une description complète du contexte géologique et hydrogéologique du site. Le projet a été localisé par rapport aux captages d'eau potable. L'établissement n'est pas situé dans un périmètre de protection d'un captage.

✓ Biodiversité/faune/flore

Le dossier comporte l'inventaire exhaustif des zones naturelles d'intérêts les plus proches du site. Les sites NATURA 2000 se situent à plus de 7 km du projet. La Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique la plus proche est distante de 2,3 km.

✓ Agriculture et consommation de terres agricoles

Le projet est situé en zone industrialo-portuaire. Il ne présente pas d'effet sur cet enjeu.

✓ Eau

Etat initial

Le pétitionnaire a fourni une description claire de l'état initial de la qualité des eaux en s'appuyant notamment sur les investigations menées dans le cadre du projet Calais port 2015.

Le projet est situé sur un quai en liaison avec l'arrière port à marée, dont les eaux sont des eaux de transition entre les eaux douces et les eaux de mer.

Analyse des effets

Le projet n'est pas fortement consommateur d'eau (environ 200 m³/an). Ces besoins sont essentiellement liés aux besoins sanitaires mais également aux nettoyages des lieux de découpes. Le site est alimenté par le réseau d'eau de ville.

Les eaux pluviales et de nettoyage des lieux de découpes sont susceptibles de contenir en quantités significatives des particules et traces d'hydrocarbures. Il est prévu la mise en place de décanteurs déshuileurs permettant le traitement de ces polluants.

Aucune modification du réseau d'eaux usées dans les bâtiments déjà existant sur le site ne sera faite. Dans le cadre du projet Calais port 2015, 37 unités de traitement des eaux usées ont été déployées sur le port.

De l'analyse des enjeux du SAGE de l'Aa, le pétitionnaire a identifié peu d'actions qui concernent directement le projet. Toutefois, cette analyse mériterait d'être plus amplement détaillée ainsi que les éléments précis du projet en faveur des actions du SAGE.

✓ Paysage

La localisation des entités paysagères est présente dans le dossier. Les installations sont situées dans une entité de type paysage urbain semi ouvert à dominante industrialo-portuaire.

Les éléments visibles de l'activité du site depuis l'extérieur du port seront les navires en phase d'allégement, les stockages de ferrailles en transit et les pelles hydrauliques. Le projet ne comporte aucune construction nouvelle.

✓ Déplacements

Les navires ainsi que les ferrailles issus d'autres sites parviendront par la mer. Les ferrailles repartiront également par vraquiers. Les autres types de déchets seront expédiés par la route (environ 4 camions par jour). Le trafic routier ne subira pas une augmentation sensible.

✓ Santé et risques (air, bruit, déchets, GES)

Santé

L'étude présente une évaluation des risques sanitaires (ERS) du projet. L'analyse des effets sur la santé est basée sur le « guide méthodologique d'évaluation des risques liés aux substances chimiques » élaboré par l'INERIS et selon les recommandations de l'INVS.

Les substances et agents retenus sont les gaz de combustion des pelles hydrauliques et le bruit.

L'ERS conclut que les excès de risques liés aux gaz de combustion sont très faibles pour les activités voisines du site et pour les habitations les plus proches.

Les excès de risques liés à l'exposition au bruit du groupe étudié (employés d'activités externes les plus proches) sont considérés comme ayant un impact significatif mais acceptable sur les enjeux humains du voisinage.

Air

L'état initial est basé sur une campagne de mesure réalisée par ATMO Nord-Pas-de-Calais en 2009 aux abords du bassin Carnot.

Les impacts du projet sont essentiellement dus aux rejets de gaz de combustion des pelles hydrauliques. Une modélisation de la dispersion a été réalisée dans le dossier. La comparaison entre l'état initial et l'impact atmosphérique issu de la modélisation ne démontre pas de manière explicite l'absence d'impact du projet notamment sur le monoxyde d'azote. L'analyse des résultats obtenus mériterait d'être explicitée de manière plus détaillée dans le document.

Bruit

L'ambiance sonore initiale a été réalisée lors d'une campagne de mesures en avril 2014 et dont les résultats sont annexés au dossier.

Les sources de bruit sont générées par :

- La découpe et manutention des pelles hydrauliques ;
- Les camions bennes de brouettage des ferrailles ;
- Les chutes de pièces métalliques sur le sol ou les bennes des camions.

Les niveaux sonores de l'activité future du site ont été modélisés et les calculs montrent que :

- les niveaux de bruit en limite de propriété respecteront la valeur limite de 70 dB de jour (Arrêté ministériel du 23 janvier 1997),
- l'émergence induite par l'activité restera inférieure à 5 dB de jour au niveau des zones à émergence réglementée, à savoir les constructions industrielles et immeubles d'habitations situés à 80 mètres au Sud-Est du site.

L'exploitation fonctionnera uniquement durant les périodes de jour.

Déchets

Le projet présente deux volets complémentaires :

- La réception par bateau de ferrailles en transit en vue de leur regroupement avant expéditions ;
- La production et le tri de déchets issus du démantèlement des navires.

Les quantités produites annuellement ont fait l'objet d'une estimation. En ce qui concerne les déchets issus du démantèlement des navires, la liste des déchets qui seront produits est détaillée et les tonnages sont quantifiés. Les modes d'élimination ou valorisation ont été identifiés dans le dossier.

La compatibilité du projet avec 3 plans d'éliminations des déchets est abordée dans le dossier :

- Plan d'élimination des déchets ménagers et assimilés du Pas de Calais (PREDIS 62 en 2002) ;
- Plan d'élimination des déchets industriels du Nord Pas de Calais (1996) ;
- Plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaisons port de Calais (actualisé le 13 juillet 2009).

2.3 Qualité de l'étude de dangers

Les potentiels de dangers des installations sont identifiés et caractérisés correctement.

L'étude de dangers a été menée proportionnellement aux enjeux du site et ne recense pas de phénomènes dangereux pouvant entraîner des conséquences sur les populations voisines.

2.4 Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement

La création d'une activité de démantèlement de navires hors d'usage est guidée notamment par les recommandations du Grenelle de la mer dont les conclusions prônent l'organisation d'une filière industrielle française de démantèlement des navires. L'activité de ferrailage est complémentaire de cette première activité du fait de la relative incertitude du flux de navires à démanteler.

L'implantation de cette activité sur le port de Calais est motivée par la situation géographique privilégiée, notamment la proximité avec d'autres sites de collecte et de préparation de ferrailles. La présence

d'installations telles que la cale sèche de grande dimension et la plateforme pour le transit des ferrailles est un atout pour le projet.

2.5 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet

La méthodologie employée est décrite de manière claire et détaillée. L'utilisation des modèles retenus dans l'évaluation des émissions sonores et les rejets atmosphériques est justifiée et les hypothèses retenues sont présentées.

3. Prise en compte effective de l'environnement

3.1 Aménagement du territoire

Le projet ne comporte pas de construction nouvelle et par conséquent ne porte pas atteinte aux objectifs de la loi Grenelle du 3 août 2009 dont les principales orientations sont d'assurer une gestion économe de l'espace en évitant la consommation de terres agricoles et d'espaces naturels.

3.2 Transport et déplacement

Le transport des marchandises sera principalement réalisé par voies fluviales et maritimes afin de massifier les lots (1500 tonnes par voyage). Le réseau routier sera utilisé pour l'expédition des déchets autres que les ferrailles. L'utilisation du réseau ferré ne semble pas avoir fait l'objet d'une investigation particulière, la raison évoquée dans le dossier étant le manque de fiabilité de ce mode de transport.

3.3 Émissions de gaz à effet de serre

Les principales émissions de gaz à effet de serre sont liées au transport des ferrailles et aux pelles hydrauliques. Le dossier n'évalue pas de manière distincte l'impact sur les émissions de gaz à effet de serre dans l'évaluation des effets sur la qualité de l'air du projet. Ce point mériterait d'être plus particulièrement détaillé.

3.4 Environnement et santé

L'évaluation des risques sanitaires (ERS) du projet a été réalisée selon un niveau d'approche semi-quantitatif par une estimation déterministe du risque.

Les enjeux identifiés et les risques générés sont cohérents avec les activités du site.

3.5 Gestion de l'eau

Le site n'utilise pas d'eau pour le processus de ses installations. Les besoins en eau sont uniquement dédiés à une consommation domestique (sanitaires) qui est estimée à 165 m³ par an. Les nettoyages de fin de campagne par jet haute pression généreront une consommation maximale annuelle de 36 m³.

Concernant le volet eau, le dossier est globalement bien présenté.

4. Conclusion générale

Par rapport aux enjeux présentés, le dossier a proposé une analyse satisfaisante des impacts de l'activité sur les composantes environnementales qu'il est susceptible de concerner, à savoir les eaux superficielles et le bruit.

Les impacts potentiels sont bien identifiés et correctement traités. Il pourra être considéré, dans la mesure où sont engagées les mesures citées ci-dessus, que le dossier prend suffisamment en compte les incidences directes et indirectes du projet sur l'environnement.

Le dossier aurait cependant pu gagner en précision sur :

- L'analyse des résultats de la modélisation des rejets atmosphériques ainsi que l'impact précis sur les Gaz à Effets de Serre ;
- L'analyse de compatibilité du projet avec le SAGE de l'Aa.

Pour le Préfet et par délégation,
La Directrice Régionale de l'Aménagement,
de l'Environnement et du Logement par Interim,



Isabelle DERVILLE