



Liberté • Egalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Lille le, **05 AVR. 2012**

UNITE TERRITORIALE  
DU LITTORAL

Rue du Pont de Pierre  
BP 199  
59820 GRAVELINES

Affaire suivie par :  
Nicolas PACAULT

Tél : 03 28 23 85 44  
Fax : 03 28 65 59 45

[nicolas.pacault@developpement-durable.gouv.fr](mailto:nicolas.pacault@developpement-durable.gouv.fr)

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**

<i>Demandeur</i>	SAS CAPNOR
Commune	DUNKERQUE
<b>Objet</b>	Demande d'autorisation d'exploiter une installation de stockage, dépollution, démontage, découpage de véhicules hors d'usage.
<b>Référence</b>	Version en date de février 2012

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 déposée en Préfecture du Nord le 24 février 2012.

L'avis de l'autorité environnementale se fonde sur l'analyse des services de la DREAL Nord-Pas-de-Calais.

**1. Présentation du projet**

La SAS CAPNOR exploite actuellement une installation de stockage, dépollution, démontage de véhicules hors d'usage sur le territoire de la commune de Tétéghem.

Ce site est soumis à autorisation au titre de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement. L'exploitant bénéficie d'un arrêté d'autorisation en date du 04 février 2000. Par arrêté préfectoral complémentaire du 15 mai 2006, la société CAPNOR a reçu l'agrément prévu par le code de l'environnement pour son activité de dépollution et de démontage de véhicules hors d'usage (agrément démolisseur).

La configuration de son site de Tétéghem ne permet pas à l'exploitant d'augmenter son activité sur place. Il a donc acquis une parcelle sur la zone industrielle de Petite-Synthe (commune de Dunkerque) et il envisage d'y faire construire un nouveau bâtiment et d'y transférer son activité.

Le volume d'activité envisagé est d'environ 4 000 véhicules hors d'usage par an.

## **2. Qualité de l'étude d'impact**

### **2.1 Résumé non technique**

Le résumé non technique qui figure dans le dossier du pétitionnaire est clair et fidèle à l'étude d'impact.

### **2.2 Etat initial, analyse des effets et mesures envisagées**

L'étude d'impact réalisée et jointe au dossier aborde les principaux aspects de l'analyse de l'état initial du site et de son environnement.

Le projet se situe sur la zone industrielle de Petite-Synthe à proximité immédiate de la RN 225 et de la voie ferrée reliant Dunkerque à Calais. L'étude d'impact décrit les dispositions d'urbanisme en vigueur et elle présente l'environnement du site.

D'un point de vue écologique, l'exploitant indique la présence de quatre ZNIEFF de type 1 aux alentours de la zone industrielle, la plus proche étant située à 1 km du lieu d'implantation du projet et que la zone Natura 2000 la plus proche est située à plus de 5 km du site. Le projet étant située en zone industrielle et sur une parcelle déjà imperméabilisée à plus de 70 %, les espèces animales et végétales observables sont peu nombreuses. Les espèces présentes sont répandues dans la région et ne font pas l'objet de protection spécifique.

La géologie des sols est décrite. Suite à l'arrêt de l'activité industrielle précédemment exercée sur le site, l'exploitant a fait réaliser une étude de sols qui montre l'absence de pollution significative au droit du site et la compatibilité de l'état du sol avec l'usage industriel.

L'hydrologie et l'hydrogéologie sont évoquées : le canal de Bourbourg se situe à 200 m environ au sud du site, le captage d'eau potable le plus proche est situé à 25 km au sud-ouest (nappe de Houille-Mouille). Les objectifs de qualité de la masse d'eau (Delta de l'Aa) sont rappelés.

L'étude souligne également qu'en raison de son implantation (proximité de la RN 225, de l'A16...) le niveau sonore de l'environnement est élevé.

#### **Biodiversité/faune/flore :**

Etant donné l'activité exercée et l'éloignement des zones présentant des enjeux écologiques, le projet n'aura pas d'impact notable sur la faune et la flore.

#### **Eau :**

Le site sera alimenté en eau par le réseau d'eau de ville (consommation estimée de 110 m<sup>3</sup> par an). Les eaux pluviales de toiture seront récupérées et utilisées pour les sanitaires et pour le lavage de certaines pièces.

Les seuls rejets au milieu naturel sont constitués d'eaux pluviales, celles-ci transiteront par des séparateurs d'hydrocarbures avant leur rejet. Tous les autres rejets (eaux vannes et eaux issues du lavage des pièces) seront dirigées vers le réseau d'assainissement de la Communauté Urbaine de Dunkerque.

Une convention de rejet sera signée avec le gestionnaire du réseau.

#### **Paysage :**

Le bâtiment à construire ayant une hauteur maximum de 6,5 m et étant situé en zone industrielle, l'impact sur le paysage sera très faible.

## **Déplacements :**

Le trafic engendré est estimé à 123 véhicules par jour au total :

- 20 véhicules légers par jour (livraison des pièces, déplacement des employés),
- 3 poids lourds par jour (livraison et enlèvement des carcasses de véhicules hors d'usage),
- environ 100 véhicules légers par jour (parking clients),

Ce trafic est faible au regard de l'ensemble de la zone industrielle. De plus, la desserte routière existante permet aux poids lourds d'accéder facilement à la RN 225 ou à l'A16.

## **Santé et risques (air, bruit, déchets, GES) :**

Par rapport aux enjeux présentés, le dossier présente une analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales.

Les principales substances susceptibles d'être à l'origine d'impact sont les carburants et les huiles présents dans les véhicules traités, le plomb contenu dans les batteries et les poussières et gaz d'échappement liés au trafic des véhicules.

Compte tenu de la nature des activités exercées, des rejets minimes de l'établissement et de l'éloignement des populations, le risque sanitaire est jugé minime et acceptable.

### **2.3 Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement**

Le dossier aborde les différents aspects de manière proportionnée aux enjeux.

Le dossier propose une analyse satisfaisante des impacts de l'activité sur les composantes environnementales susceptibles d'être concernées.

L'étude conclut à une absence d'impact notable sur les différentes composantes de l'environnement. Les impacts potentiels sont identifiés et correctement traités, et les mesures proposées suffisantes.

### **2.4 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet**

la méthodologie utilisée pour évaluer les impacts du projet sur l'environnement s'inscrit dans le cadre des textes législatifs et réglementaires en vigueur, et s'inspire de la méthodologie appliquée dans les services de l'Etat. Elle est fondée sur des visites de terrain, sur la consultation de divers services administratifs. Elle fait également appel à des bureaux d'études spécialisés. Elle s'appuie sur l'exploitation de cartes.

## **3) Etude de dangers**

### **3.1 Résumé non technique, représentation cartographique**

L'étude de dangers contient un résumé non technique présentant les principaux points de l'étude de dangers :

- synthèse de l'inventaire des accidents,
- identification des principaux événements redoutés,

- évaluation des conséquences d'un incendie sur l'aire de stockage des véhicules en attente de décision et en attente de dépollution,
- présentation sous forme de tableaux des mesures de prévention et de protection envisagées pour réduire les risques ou en limiter les effets.

Le résumé non technique est clair et fidèle à l'étude de dangers.

### **3.2 Identification et caractérisation des potentiels de dangers**

Les potentiels de dangers des installations sont identifiés et caractérisés sans omettre ceux liés à l'environnement extérieur.

### **3.3 Estimation des conséquences de la concrétisation des dangers**

L'étude de dangers permet une bonne appréhension de la vulnérabilité du territoire concerné par les installations, dans la mesure où les enjeux sont correctement décrits (i.e. les personnes, biens, activités, éléments du patrimoine culturel ou environnemental, menacés ou susceptibles d'être affectés ou endommagés).

Les conséquences d'un incendie des principales zones de stockage des véhicules en attente de décision (véhicules non dépollués) ont été modélisées. Les résultats indiquent que les zones d'effets de 3 ; 5 et 8 kW/m<sup>2</sup> ne sortent pas des limites de propriété.

### **3.4 Accidents et incidents survenus, accidentologie**

L'étude de dangers indique que les accidents recensés, sur ce type d'installation de traitement de véhicules hors d'usage, sont tous des incendies.

### **3.5 Etude détaillée de réduction des risques**

L'étude de dangers permet d'identifier les phénomènes dangereux et leurs causes potentielles. Une probabilité d'occurrence et une gravité ont ensuite été affectées à chaque scénario étudié.

L'exploitant indique ensuite les mesures de prévention et de protection qui permettent de réduire les risques et d'en limiter les effets.

Afin de réduire le risque à la source, l'exploitant a modifié l'implantation des zones de stockage de véhicules hors d'usage. Ceci a permis de réduire les distances d'effets du scénario d'incendie et de les contenir à l'intérieur du site.

### **3.6 Quantification et hiérarchisation des différents scénarios**

L'étude de dangers, ainsi faite, est conforme à l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées.

A ce titre, l'étude de dangers expose clairement les phénomènes dangereux que les installations sont susceptibles de générer en présentant, pour chaque phénomène, les informations relatives aux classes de probabilité d'occurrence, aux distances d'effets.

### **3.7 Conclusion**

L'étude de dangers est conforme et suffisante, au vu des enjeux du dossier qui sont assez limités. Aucun scénario ne conduit à ce que les zones d'effets correspondante ne sorte des limites du site, il n'y aura donc pas de porter à connaissance.

4) Prise en compte effective de l'environnement

#### **4.1 Aménagement du territoire**

Le nouveau site CAPNOR sera situé au sein d'une zone industrielle existante, sur une parcelle ayant déjà accueilli un site industriel. Il n'y aura ainsi aucune consommation d'espace agricole.

#### **4.2 Transports et déplacements**

Les flux de véhicules générés par l'établissement ne sont pas de nature à modifier notablement le trafic existant sur la zone de Petite-Synthe, et n'impactent pas de manière significative le voisinage immédiat.

La zone industrielle de Petite-Synthe est desservie par le réseau de transports en commun de l'agglomération dunkerquoise.

#### **4.3 Biodiversité**

Les zones présentant des enjeux écologiques sont listées dans le dossier. Elles ne seront pas impactées par le projet.

#### **4.4 Émissions de gaz à effet de serre**

Le site n'est pas à l'origine de rejets atmosphériques, à l'exception des installations de chauffage des locaux qui fonctionnent au gaz naturel (absence d'émissions d'oxydes de soufre et de poussières). La puissance de ces équipements est très faible (127 kW) et ils ne constituent pas une installation classée.

Les chaudières au gaz émettent, pour la même quantité d'énergie produite, deux fois moins de CO<sub>2</sub> que les installations consommant du fuel.

#### **4.5 Environnement et Santé**

Par rapport aux enjeux identifiés, le dossier présente une analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales.

Compte tenu de la nature des activités exercées, des rejets minimes de l'établissement et de l'éloignement des populations (site en zone industrielle), le risque sanitaire est jugé minime et acceptable.

#### **4.6 Gestion de l'eau**

Le site sera alimenté en eau potable par le réseau d'adduction public, pour une consommation annuelle prévue de 110 m<sup>3</sup> par an.

Les eaux pluviales de toiture seront stockées dans une citerne de 20 m<sup>3</sup> et seront réutilisées pour alimenter les toilettes et pour le lavage des pièces.

Les eaux industrielles (15 m<sup>3</sup>/an) rejoindront le réseau communautaire d'eaux usées après passage par un séparateur d'hydrocarbures. L'effluent domestique sera également dirigé vers le réseau de la Communauté Urbaine de Dunkerque.

Les seuls rejets au milieu naturel sont les eaux pluviales de voirie (dirigées vers le wateringue ou vers un fossé) après passage par un séparateur d'hydrocarbures.

Les principales orientations du SDAGE Artois-Picardie (2010-2015) sont évoquées et le dossier justifie de la compatibilité du projet avec ces orientations. Les objectifs de qualité de la masse d'eau (Delta de l'Aa) sont rappelés.

La collecte des eaux pluviales de toiture permet à l'exploitant d'économiser de l'eau potable, qui aurait été prélevée sur le réseau en l'absence d'une telle récupération.

## **5) Conclusion générale**

Le projet de la société CAPNOR consiste à transférer dans un nouveau bâtiment à construire, sur la zone industrielle de Petite-Synthe à Dunkerque, les activités qui sont actuellement exercées sur le site de Tétéghem.

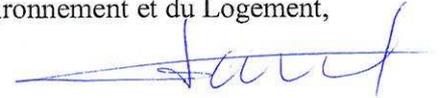
L'activité consiste en le stockage, la dépollution, et le démontage des véhicules hors d'usage.

Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter aborde les différents aspects de manière proportionnée aux enjeux.

La qualité du dossier permet au public de se prononcer valablement lors de l'enquête publique.

En conclusion, les études sont de bonne qualité et la prise en compte de l'environnement est jugée satisfaisante par l'autorité environnementale.

Le Directeur Régional de l'Aménagement, de l'Environnement et du Logement,



Michel PASCAL