

Lille, le 30 NOV. 2012

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Demandeur	HOLLE INDUSTRIES
Commune	Trith Saint Léger (59125)
Objet	Demande d'autorisation d'exploiter une installation temporaire de déconstruction ferroviaire
Références	Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter (DDAE) une installation temporaire – version n°1 du 30 octobre 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 n°1 de l'étude d'impact transmise le 25 octobre 2012.

1. Présentation du projet

La société HOLLE INDUSTRIES sollicite l'autorisation d'exploiter, pour une durée de six mois, une installation temporaire de démantèlement (démontage et dépollution) de trains hors d'usage. Cette demande est introduite au titre de l'article R512-37 du Code de l'Environnement.

Il s'agit d'expérimenter une unité pilote sur le plan technique d'une part (détermination et validation d'un processus industriel) et sur le plan économique d'autre part (détermination de la faisabilité du projet à plus échelle industrielle).

L'idée d'exploiter une unité de déconstruction ferroviaire vient du fait que sur le parc ferroviaire national, aujourd'hui plus de 2 000 voitures sont réformées et donc à déconstruire. A ce sujet, la proposition n°19 du rapport Bocquet du 08/06/2011 à l'Assemblée Nationale fait état de ce parc et propose l'organisation d'une sous filière de déconstruction de voitures et de wagons fret.

Ce projet s'articule autour de la création d'un groupement industriel réunissant les 3 compétences clés des filières ferroviaires, désamiantage et recyclage industriel. Ainsi, 5 professionnels de la région Nord Pas-de-Calais ont signé un accord de groupement pour la réalisation d'études préliminaires dont la phase d'expérimentation fait partie. Il s'agit de Holle Industries (spécialisée en maintenance industrielle et ferroviaire et construction d'équipements électriques industriels et ferroviaires), ALSTOM Transport (Multi spécialiste du Ferroviaire), Ramery environnement (spécialiste du désamiantage), Vitamine T (association de 13 filiales œuvrant pour le retour à l'emploi de personnes en situation de précarité) et LME Trith (spécialiste de la production d'acier courant pour la construction).

L'exploitation se fera dans des bâtiments existants (halls jouxtant la société d'entreposage Immotrith Manugesteam (halls identifiés 16, 17 et 19).

Le groupe Hiolle Industries est spécialiste des métiers de l'industrie, des transports et de l'énergie. La phase d'expérimentation sera réalisée sur 3 voitures MP59 (Métro sur Pneus) de la RATP en provenance de la région Ile de France (Fontenay le Comte ou Saint Ouen).

Conformément aux dispositions de l'article R.512-37 du Code de l'Environnement, lorsqu'une installation n'est appelée à fonctionner que pendant une durée de moins d'un an, dans des délais incompatibles avec le déroulement de la procédure normale d'instruction, le Préfet peut accorder, à la demande de l'exploitant et sur rapport de l'inspection des installations classées, une autorisation pour une durée de six mois renouvelable une fois, sans enquête publique et sans avoir procédé aux consultations prévues aux articles R.512-20, R.512-21, R.512-23, R.512-40 et R.512-41.

2. Qualité de l'étude d'impact

2.1 Résumé non technique

Le résumé non technique, clair et concis, permet de bien percevoir le projet dans son ensemble et facilitera la prise de connaissance des informations contenues dans l'étude.

2.2 Etat initial, analyse des effets et mesures envisagées

Le projet s'implantera au sein même des halls implantés sur la commune de Trith-Saint-Léger dans la zone industrielle TEAM. Il s'agit d'une zone sur laquelle les entreprises sont enclavées entre le canal de l'Escaut et la voie ferrée

Les habitations particulières les plus proches du site sont celles situées sur la commune de Trith-St-Léger sur la zone « Le Poirier » à 200 m à l'Est des bâtiments.

Outre le fait qu'il s'agisse d'une zone dédiée et déjà exploitée, elle bénéficie d'une bonne desserte par les infrastructures de transport (route, fer et fluvial) avec la possibilité d'accéder rapidement aux grandes agglomérations régionales et nationales.

Le dossier présente une analyse de l'état initial et de son environnement ainsi qu'une analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales (richesses naturelles, espaces naturels agricoles, zones à enjeux particuliers, eau, air, sol/sous-sol, bruit, déchets, trafic, énergie et santé publique). L'analyse des impacts est menée en fonction des enjeux exposés.

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, la remise en état et la proposition d'usage futur, ainsi que les conditions de réalisation sont correctement présentées.

L'analyse est proportionnée aux enjeux de la zone d'étude.

Biodiversité/faune/flore :

L'activité de déconstruction ferroviaire sera expérimentée dans 3 halls d'un entrepôt existant et implanté dans une zone industrielle. Le site est dépourvu de faune ou de flore.

Le site se situe en dehors de toute zone naturelle sensible ou protégée (Parc National, réserve naturelle, Zone Protégée par un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope, site inscrit ou classé, Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP), Parc Naturel Régional (PNR), Zone NATURA 2000, réserve de biosphère, Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF) et de toute Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)) et de tout périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable.

Le projet n'aura donc aucun impact sur le paysage, la faune ou la flore.

Agriculture et consommation des terres agricoles:

Le projet ne fera pas l'objet d'une demande de permis de construire et ne consommera pas de terres agricoles.

Eau

La consommation d'eau est liée aux usages sanitaires et aux opérations de lavage des voitures.

Il n'y a pas d'utilisation d'eau dans un procédé industriel à proprement dit.

Les eaux sanitaires sont envoyées dans le réseau communal pour être traitées par la station d'épuration de Trith Saint Léger et les eaux de lavage sont stockées dans l'attente des résultats d'analyses sur les MES puis envoyées dans le réseau communal.

Les eaux pluviales de toitures et de voiries sont rejetées dans le réseau existant du site. L'expérimentation ne modifie pas la situation actuelle et sera mise à profit pour améliorer leur gestion.

Le dossier comporte un examen de compatibilité du projet avec les dispositions du SDAGE Artois-Picardie. Aucune incompatibilité n'est mise en évidence et les mesures prises sur le site sont mises en parallèle avec les obligations du SDAGE s'appliquant à lui.

Des mesures sont prises pour éviter toute conséquence dommageable en cas de sinistre pouvant engendrer une pollution accidentelle des réserves en eau. Notamment, le dimensionnement de la rétention des eaux d'extinction potentiellement polluées suite à un incendie est réalisé au regard des règles en vigueur. Les modalités de mise en œuvre de cette rétention sont décrites.

Air :

L'activité n'est pas génératrice de rejet atmosphérique. Seule la circulation des camions peut être génératrice de poussières avec cependant un trafic très réduit limité à 4 véhicules par semaine.

Déchets :

Les déchets produits par l'unité de déconstruction ferroviaire sont variés mais concernent essentiellement des déchets de métaux et d'amiante.

L'un des objectifs de l'expérimentation est de déterminer plus précisément la nature des déchets susceptibles d'être générés par la déconstruction ferroviaire, d'en déterminer le volume et d'identifier les filières potentielles pour leur élimination ou leur valorisation.

En tout état de cause, les déchets générés lors de l'expérimentation seront éliminés via des filières adaptées.

Bruit :

L'étude acoustique présente un état initial. L'expérimentation sera l'occasion d'une évaluation du bruit durant l'exploitation. L'impact en terme de bruit est estimé comme très réduit compte tenu du fait d'une exploitation sous halls couverts et de l'éloignement des tiers.

Paysage :

L'expérimentation ne prévoit aucune construction complémentaire. Elle utilisera des bâtiments existants faisant déjà partie de l'ensemble industriel présent sur cette zone.

Déplacements :

Dans le cadre de l'expérimentation, le trafic de véhicules poids lourds (estimé à 4 par semaines) et le trafic lié au déplacement du personnel seront limités. Le projet n'aura donc aucun impact sur le trafic existant.

La phase d'expérimentation sera réalisée sur 3 voitures MP59 (Métro sur Pneus) de la RATP en provenance de la région Ile de France (Fontenay le Comte ou Saint Ouen).

L'acheminement des 3 voitures se fera par route. Des solutions alternatives à la route seront étudiées pour l'acheminement des matériels à démanteler en cas de décision de développement de cette activité à une échelle industrielle.

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

Par rapport aux enjeux présentés, le dossier a correctement analysé l'état initial et ses évolutions pour les enjeux considérés, cela de manière proportionnée. La phase d'expérimentation permettra, en cas de développement à l'échelle industrielle, d'approfondir l'impact potentiel du projet sur son environnement.

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

Le choix du site a été fait au regard du dimensionnement des bâtiments, des équipements des locaux, de la proximité des voies fluviales, routières et ferrées et de la proximité des acteurs du groupement. Il a pour autre avantage d'utiliser des bâtiments existants en zone industrielle.

2.4 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet

Les méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sont conformes aux méthodes préconisées.

3) Qualité de l'étude de dangers

3.1 Résumé non technique, représentation cartographique

L'étude de dangers contient un résumé non technique de son contenu. Son caractère didactique et accessible permettra au public d'apprécier le risque accidentel généré par l'activité du site. Il fait apparaître, à travers l'analyse de risque, la situation en terme de risque accidentel.

3.2 Identification et caractérisation des potentiels de dangers

Les potentiels de dangers des installations sont correctement identifiés et caractérisés. Il en ressort que le risque principal identifié pour ce type d'activité est l'incendie.

3.3 Réduction des potentiels de dangers

Les mesures techniques (caractéristiques des bâtiments, choix des matériels de sécurité) et organisationnelles (mode de stockage, consignes relatives à l'organisation de la sécurité, moyens de protection et d'intervention, limitation du volume de l'expérimentation) visant à réduire les potentiels de dangers sont explicitées et justifiées.

3.4 Estimation des conséquences de la concrétisation des dangers

Les intérêts à protéger sont décrits de manière satisfaisante et permettent d'appréhender correctement la vulnérabilité de l'environnement naturel et humain du site.

Le choix du lieu d'implantation, la limitation du volume de l'expérimentation et l'échelonnement du traitement des voitures (3 voitures traitées successivement sur 3 mois) conduisent à ce que les effets induits par les phénomènes dangereux ne sortent pas des limites d'exploitation du site.

3.5 Accidents et incidents survenus, accidentologie

Il s'agit d'un procédé industriel non développé et sur lequel il n'y pas de retour d'expérience sur l'accidentologie.

3.6 Evaluation préliminaire des risques

L'évaluation des risques est réalisée suivant la méthodologie systémique dénommée Analyse Préliminaire des Risques, afin d'identifier les scénarii susceptibles d'engendrer des phénomènes dangereux.

L'Analyse Préliminaire des Risques recense les événements initiateurs pouvant être à l'origine de phénomènes dangereux et justifie l'exclusion de certains de ces événements. Elle prend en compte la localisation de l'installation où le phénomène apparaît ainsi que les caractéristiques de l'équipement ou

du produit concerné. Elle permet ainsi de caractériser les niveaux de risques des événements redoutés et d'identifier les éventuels scénarii d'accidents majeurs.

L'analyse met en évidence que le risque à étudier est l'incendie notamment au niveau des stockages de matières combustibles (pneus, papiers, textiles, caoutchouc) et de ferrailles.

3.7 Analyse Détaillée de Réduction des Risques

L'Analyse Détaillée des Risques a pour but d'évaluer la gravité, la probabilité et la cinétique des phénomènes retenus comme inacceptables après l'analyse préliminaire. Elle permet ensuite d'établir des mesures de maîtrise des risques visant à réduire, voire à supprimer le risque identifié.

Elle se développe autour de la modélisation de l'intensité des effets des phénomènes dangereux, de l'évaluation de la gravité, de la probabilité et de la cinétique des phénomènes étudiés.

La démarche itérative de réduction des risques a été menée à bien et le demandeur expose les mesures de maîtrise des risques découlant de cette analyse.

Cette démarche a conduit l'exploitant à mener une réflexion sur le compartimentage et la limitation du volume des stockages de produits susceptibles de servir de combustible lors d'un incendie.

3.8 Quantification et hiérarchisation des différents scénarii

La quantification et la hiérarchisation des différents scénarii a été correctement réalisée prenant en considération les éléments relatifs à la gravité, à la probabilité et à la cinétique de développement et considérant l'efficacité des mesures de prévention et de protection.

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.

Elle expose clairement les phénomènes dangereux que les installations sont susceptibles de générer. Pour chacun des phénomènes dangereux étudiés, les zones d'effets létales significatives, létales et irréversibles sont dimensionnées. Les effets ne sortent pas des limites de l'exploitation.

3.9 Conclusion

L'étude de dangers a été réalisée de manière proportionnée aux enjeux et conformément à la réglementation en vigueur.

Elle conclut à une limitation des effets dans la zone d'exploitation et en l'absence d'impact sur des zones sensibles.

4) Prise en compte effective de l'environnement

4.1 Aménagement du territoire

Le projet ne se situe ni à proximité d'un site classé ni dans le périmètre de protection d'un Monument Historique, il n'a donc pas d'impact sur le patrimoine. Considérant le contexte paysager, le projet n'aura aucun impact sur le paysage.

Le projet se situe sur une zone industrielle existante, il n'aura donc aucun impact sur l'aménagement du territoire.

4.2 Transports et déplacements

3.1.6.- Transport :

Le dossier présente une estimation de l'impact du projet sur le trafic routier.

L'acheminement des 3 voitures se fera par route. Des solutions alternatives à la route seront étudiées pour l'acheminement des matériels à démanteler en cas de décision de développement de cette activité à une échelle industrielle.

Seuls quatre camions par semaine seront amenés à circuler pour l'évacuation des déchets. La phase d'expérimentation permettra d'évaluer au plus juste le trafic routier induit par l'activité en, cas de passage à une exploitation sur de plus gros volumes.

4.3 Biodiversité

Pour l'expérimentation, le pétitionnaire a pris soin de réutiliser des bâtiments industriels existants et non à l'abandon.

Il n'y a donc aucun enjeu particulier à prendre en compte en matière de préservation de la biodiversité.

4.4 Emissions de gaz à effet de serre et utilisation rationnelle de l'énergie

L'activité ne génère pas de rejet industriel.

L'expérimentation va servir à valider le procédé industriel et permettra donc d'évaluer les besoins en énergie. Ils correspondent essentiellement à l'éclairage des locaux, l'alimentation des engins de manutention et de démontage.

4.5 Environnement et Santé

L'évaluation des risques sanitaires liés aux rejets du projet a été réalisée.

L'établissement ne présentera pas de sources d'émissions spécifiques et n'aura de ce fait pas d'impact sanitaire.

Egalement, les opérations de désamiantage sont réalisées en zone confinée et conformément à la réglementation. Cette opération sera d'ailleurs sous traitée à la société Ramery Environnement qui mettra ses compétences dans le domaine du désamiantage à disposition de l'exploitant Hiolle Industries.

4.6 Gestion de l'eau

Le projet n'utilise pas d'eau pour un procédé industriel. L'eau consommée correspond à un usage sanitaire et à de l'eau de lavage des voitures.

Le projet d'expérimentation ne fait pas apparaître d'enjeu particulier en matière d'utilisation des ressources en eaux.

5) Conclusion générale

Il s'agit d'une unité temporaire visant à l'évaluation de la faisabilité technique et économique d'un procédé de démantèlement de voitures ferroviaires non encore développé sur le territoire national.

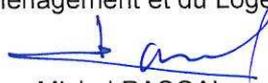
Le dossier a abordé les différents aspects de manière proportionnée aux enjeux tant sur le plan de l'environnement que du risque inhérent à l'activité.

Le choix du site d'expérimentation et le volume très réduit du matériel limitent considérablement l'impact du projet.

Le site a été retenu en raison, outre de la disponibilité de bâtiments industriels équipés et de leur desserte, de la proximité d'acteurs majeurs de la construction ferroviaire et des possibilités de traitement des produits issus de cette déconstruction.

En conclusion, la prise en compte de l'environnement est jugée satisfaisante par l'autorité environnementale.

Pour le Préfet et par délégation,
Le Directeur Régional de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement,



Michel PASCAL