



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

25 JAN. 2013

DEMANDEUR	TRANSPOLE
Commune	Villeneuve d'Ascq
Objet	Demande d'autorisation d'exploiter un garage
Références	Dossier amendé référencé TRANSPOLE – Atelier 4 Cantons / 2470240/1 indice 2 déposé en janvier 2013.

Le projet de TRANSPOLE est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique n°1 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement (installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation).

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-dessous est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version indice 2 de l'étude d'impact transmise en janvier 2013.

L'avis de l'autorité environnementale se fonde sur l'analyse de la DREAL et sur l'analyse de l'Agence Régionale de Santé (ARS).

1. Présentation du projet

Le site TRANSPOLE (appelé site des 4 Cantons) a été mis en service en 1976. Il a été aménagé pour accueillir 64 rames de métro équipant une partie des deux lignes de métro de la communauté urbaine de Lille. Les activités ayant lieu sur le site depuis cette date sont:

- la maintenance et la réparation des métros;
- le nettoyage des métros;
- l'essai des métros;
- le stationnement (garage) des métros.

Les rames actuellement en service sur le réseau de la communauté urbaine de Lille sont d'une longueur de 26m et vont être remplacées par des rames d'une longueur deux fois plus importante (des rames modifiées de 2 x 26m et des nouvelles rames de 52m) pour augmenter le flux de personnes transportées. Ce doublement des rames va nécessiter une extension de certains bâtiments et ateliers existants. Il y aura donc extension de la surface de l'atelier, avec notamment l'ajout de deux lignes de vérins et la construction d'une aile qui sera utilisée pour le magasinage et pour des opérations techniques. Le garage utilisé pour le stationnement des

rames sera aussi étendu avec la construction de 4 nouvelles voies de stationnement pouvant accueillir 4 rames de 52m chacune. Le parking pour le personnel travaillant sur le site sera réaménagé et déporté par rapport au parking actuel. Enfin, la machine à laver les rames de métro sera modifiée afin de permettre le recyclage d'une partie des eaux de lavage.

A ce jour, TRANSPOLE dispose de deux récépissés de déclaration en date du 02/06/2008 pour son atelier de maintenance et de réparation (rubrique 2930-1) et pour le traitement et le revêtement métallique (rubrique 2565-2). Seule l'activité d'atelier de maintenance passe sous régime de l'autorisation.

Le site emploie 180 personnes et l'extension ne devrait pas modifier l'effectif. Le personnel administratif travaille de jour et le personnel de production travaille 24h sur 24 et est réparti sur 3 postes, du dimanche soir au samedi matin.

Les principales raisons pour lesquelles le projet a été retenu sont les suivantes:

- dès l'origine du projet de mise en place du VAL (véhicule automatique léger), la possibilité de doubler les rames a été intégrée (prise en compte au niveau du génie civil des tunnels, des viaducs et des rames, longueur des quais des stations de 52m, terminus permettant le rebroussement des rames de 52m);
- le garage des Quatre Cantons dispose de réservations pour l'extension du garage et de l'atelier pour recevoir les rames de 52m et l'extension du site permet de limiter les investissements;
- le coût et les impacts d'un nouveau site auraient été plus importants que l'extension du site existant (construction de voies supplémentaires pour relier la ligne au garage et pour réaliser un faisceau garage-atelier, construction et aménagement de nouveaux bâtiments, redondance d'équipements de maintenance et de stocks entre les deux sites, maintenance de ces équipements et infrastructures supplémentaires, multiplication d'échanges de stocks et de personnels entre deux sites);
- la gestion de deux sites distincts de maintenance pour une même ligne entraînerait des coûts et des contraintes supplémentaires.

La mise en service de l'atelier est prévue pour 2015. TRANSPOLE estime à 3 ans la durée des travaux préalables à cette mise en service.

2. Qualité de l'étude d'impact

2.1 Résumé non technique

Le résumé non technique reprend les principaux éléments de l'étude d'impact; il décrit de manière proportionnée aux enjeux les impacts sur l'environnement qui peuvent survenir tant pendant l'exploitation du site que pendant la phase chantier. Le résumé non technique est suffisamment clair et cohérent avec l'étude d'impact.

2.2 Etat initial, analyse des effets et mesures envisagées

☒ Présentation du site

Le site, d'une superficie de 101 400m², est implanté sur les communes de Villeneuve-d'Ascq et de Sainghin-en-Mélantois, dans un secteur retenu en zone économique selon le plan local d'urbanisme.

L'environnement immédiat du site est constitué :

- à l'est, par le Parc de la Haute Borne, au-delà de la rue de Cysoing;
- au sud, des exploitations agricoles au-delà des autoroutes A23 et A27;
- au sud-est, les laboratoires ANIOS
- à l'ouest, le centre autoroutier des 4 cantons
- Au nord, une aire d'accueil pour les gens du voyage.

Les habitations les plus proches sont situées en limite de propriété Nord (aire d'accueil des gens du voyage) et Nord-ouest (logements de fonction dans le centre autoroutier).

Les eaux souterraines disposent d'une vulnérabilité importante au droit du site de par la perméabilité des sols qui ne permet pas une filtration des corps non dissous. La nappe de la craie est à l'affleurement à proximité du site. D'après le SDAGE, le site est à l'intérieur des zones d'alimentation des captages prioritaires pour la protection de la ressource en eau potable.

Concernant les eaux superficielles, La Marque passe à 3 km à l'est du site. Au sens de la Directive cadre sur l'eau, l'objectif de bon état (global, écologique et chimique) est fixé pour 2027. A ce jour, la Marque est considérée comme de mauvaise qualité.

☒ **Biodiversité – Faune – Flore - Paysages**

Les paysages, la faune et la flore sont correctement décrits. La ZNIEFF la plus proche (vallée de la Marque) est à 2,6km au sud-est du site. Un inventaire faune-flore, basé sur des potentialités, a été réalisé sur le site existant.

La sensibilité écologique du secteur d'extension est faible. Le projet a un impact potentiel puisque son emprise pourrait détruire ou altérer des habitats semi-naturels. Les enjeux en matière de faune et de flore présentés par ces habitats, constitués de pelouses, restent toutefois faibles à modérés. Afin de limiter son impact, TRANSPOLE propose :

- de supprimer les espèces exotiques envahissantes (Buddleia, Rosier rugueux, SENOÇON du Cap) voire les espèces arbustives horticoles (Cotoneaster, Thuya géant,...) ;
- de préférer l'utilisation d'espèces végétales d'origine locale ;
- de gérer les espaces verts présents sur le site par gestion différenciée;
- de ne pas détruire les haies existantes et d'intervenir sur les haies en dehors des périodes de nidification, soit de mars à début juillet;
- de ne pas procéder à la coupe d'arbres;
- de maintenir une stratification verticale autour du site pour les chiroptères;
- de limiter la pollution lumineuse;
- d'entretenir les pelouses de manière différenciée afin d'augmenter la biomasse entomologique et par conséquent, l'intérêt du site pour les chauves-souris.

Le projet de parking prévoit un engazonnement des noues et bassins associés, avec ponctuellement des poches de plantations adaptées aux espaces de berges et de rives (iris, carex, juncus...).

Le projet n'est pas dans un corridor écologique de la trame verte et bleue et la modification du site n'est pas susceptible d'affecter les corridors les plus proches.

Le site NATURA 2000 le plus proche est celui des « cinq tailles », à plus de 15 km de l'établissement TRANSPOLE.

L'étude d'impact vaut étude d'incidence NATURA 2000. Elle justifie que, compte tenu de la distance de 15 km entre le projet et le site NATURA 2000 et de la nature du projet (extension de la superficie de bâtiments à l'intérieur d'un site existant et réaménagement d'un parking), le projet de TRANSPOLE n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur la zone NATURA 2000.

Le dossier comprend des photos permettant d'apprécier le paysage actuel.

☒ **Eau**

Le site est alimenté en eau potable par le réseau public. La consommation totale ne devrait pas dépasser 3000m³ malgré une augmentation de l'activité de nettoyage des rames liée à leur doublement. La mise en place d'une machine à laver en circuit fermé permet de limiter l'impact sur les consommations d'eau.

Le site est réparti sur deux versants: le versant Est (en assainissement collectif via la station d'épuration de Villeneuve-d'Ascq) et le versant Ouest (en assainissement non collectif, l'exutoire étant un fossé relié à La Marque).

Les effluents industriels générés principalement par le lavage des rames et des pièces sont traités en tant que déchets industriels. Seul le trop plein de la station de lavage des rames fonctionnant en circuit fermé est évacué in fine dans la station d'épuration de Villeneuve-d'Ascq avec les eaux pluviales du versant Ouest.

Les eaux pluviales du versant Est sont collectées jusqu'à un bassin tampon final de 3346m³ dont l'exutoire est un fossé relié à La Marque. Les eaux pluviales susceptibles d'être polluées sont traitées par des séparateurs d'hydrocarbures avant rejet dans le bassin tampon. Des bassins intermédiaires (noues et bassins pour le nouveau parking, plan d'eau complémentaire à proximité du garage) permettent, en amont du bassin tampon final, de compléter les capacités de tamponnement. Le site dispose d'une capacité de tamponnement pour une pluie trentennale (voire centennale en excluant les capacités nécessaires au confinement des eaux d'extinction en cas d'incendie).

En l'absence d'assainissement collectif sur le versant Est, le site TRANSPOLE dispose d'une station d'épuration interne qui prenait en charge les effluents domestiques et les effluents industriels. Dans le cadre du projet d'extension, TRANSPOLE a décidé de limiter l'utilisation de cette station interne exclusivement au traitement des eaux domestiques.

TRANSPOLE dispose d'une autorisation de déversement dans la station de Villeneuve-d'Ascq et dans le fossé. Cette autorisation est en cours de révision dans le cadre du présent projet.

Compte tenu de la vulnérabilité du site (nappe de la Craie peu profonde et terrains perméables), le pétitionnaire a sollicité l'avis d'un hydrogéologue sur les modalités de gestion des eaux pluviales pour la partie touchée par les modifications, à savoir le nouveau parking (sur le reste du site, le principe existant de gestion des eaux pluviales n'est pas remis en cause et il n'y a donc pas d'infiltration de ces eaux pluviales susceptible d'avoir un impact sur la nappe de la Craie). Il est rappelé que les effluents industriels liquides sont traités en tant que déchets. L'hydrogéologue a formulé des préconisations concernant la conception du parking qui ont été reprises par le pétitionnaire:

- abandonner la solution initialement envisagée par le pétitionnaire de mettre en place des pavés verts infiltrants;
- distinguer deux zones au niveau du parking:
 - zone 1 pour les surfaces enherbées et les voies piétonnes sableuses: sur cette zone, procéder à l'infiltration directe des eaux pluviales dans les noues et bassins;
 - zone 2 pour le parking et les voies de dessertes associées. Sur cette zone, retenir une solution technique en enrobés permettant la collecte des eaux pluviales et leur traitement en fosses enterrées équipées d'une cloison siphonée et d'une vanne permettant un confinement de la pollution en cas d'accident. Ces fosses doivent disposer d'un regard permettant leur contrôle et leur maintenance périodiques. Regrouper éventuellement ces eaux dans une fosse étanche de collecte visitable (munie si nécessaire d'un dispositif de relevage) pour évacuer le trop-plein vers les noues et bassins.
- Maintenir l'évacuation du trop-plein des bassins au réseau public via un séparateur à hydrocarbures.

Le pétitionnaire s'est engagé à prendre en compte l'ensemble des préconisations de l'hydrogéologue.

La gestion des eaux, est examinée au regard du SDAGE (le SAGE « Marque-Deule » est en cours d'élaboration) et le projet apparaît comme compatible.

☒ **Déplacements**

L'accès au site s'effectue par la rue de l'Epine ou la rue de Cysoing. Les infrastructures autoroutières (A23 et A27) sont facilement accessibles. Les principales voies de communication à proximité du site sont la route Départementale R146 (rue de Cysoing) qui longe le site par l'Est, la route départementale D227 (Boulevard de Breucq) et l'A23 et l'A27 qui rejoignent au sud du site l'A1. La gare ferroviaire la plus proche est la gare TER d'Ascq, desservie par les lignes 3 et 4 et située à 2,5km au nord-est du site.

Le site est à 400m du terminus de la ligne 1 du métro.

Le pétitionnaire indique que le projet (extension de bâtiments) n'est pas de nature à augmenter le trafic routier actuel, dont il représente entre 0,4% et 1,2% selon les axes de transports.

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

Le dossier présente une analyse de l'état initial au regard des enjeux identifiés.

Concernant le bruit, le dossier remis conclut à une non-conformité réglementaire au niveau des émergences de nuit constatées à la limite d'une aire d'accueil des gens du voyage située au niveau de la limite de propriété de TRANSPOLE. L'émergence peut atteindre 11,5dB(A) de nuit (pour une limite réglementaire de 3dB(A)) et constitue une nuisance pour les riverains du site.

Il est à noter que ces dépassements sont majoritairement générés la nuit par le fonctionnement de la voie essais.

Le pétitionnaire n'a pas évalué l'impact du projet en matière de bruit car il considère que l'impact actuel ne sera pas modifié par l'extension du garage, le bruit étant généré principalement par des trajets de métro sur les voies extérieures et non l'activité de maintenance réalisée à l'intérieur du bâtiment. Cependant, il indique que les nouvelles rames de métro sont en cours de développement et que ces rames de nouvelle génération, qui constitueront 2/3 de la flotte, pourraient permettre de réduire les niveaux sonores sans être en mesure d'en apporter la preuve à ce stade.

TRANSPOLE indique qu'un mur anti-bruit pourrait être mis en place en limite de propriété Nord sans donner d'éléments sur les performances d'un tel dispositif. Le dossier aurait dû comprendre les préconisations d'un bureau d'études pour la mise en conformité du site, les mesures compensatoires prévues par le pétitionnaire et l'évaluation de l'impact des mesures correctives sur les niveaux d'écoulements (sur la base d'une modélisation ou de mesures acoustiques). La partie acoustique constitue en l'état un point d'amélioration du dossier et ne permet pas de démontrer l'absence de risque sanitaire pour les populations riveraines.

Concernant les déchets, l'extension n'est pas de nature à avoir un impact significatif sur les déchets en terme de production et de gestion. Cependant, la décision de passer en zéro rejet industriel pour les effluents liquides amènera un nouveau type de déchets.

Le projet n'est pas concerné par l'émission de gaz à effets de serre en dehors des rejets émis par les véhicules du personnel (le monoxyde de carbone se dégradant en dioxyde de carbone). Ces rejets ne sont pas modifiés par l'extension du garage et restent limités.

Le volet sanitaire démontre que compte tenu de la nature qualitative et quantitative des émissions atmosphériques générées par l'activité TRANSPOLE, et compte tenu de la faible vulnérabilité de l'environnement, il n'est pas nécessaire de procéder à un calcul de l'impact sanitaire. Cette démarche est proportionnée aux enjeux.

☒ **Prise en compte des effets cumulés avec d'autres projets**

Depuis le 1er juin 2012, l'étude d'impact doit prendre en compte les effets cumulés du projet avec d'autres projets.

Le pétitionnaire a pris en compte les effets cumulés des projets des communes situées dans le rayon d'enquête publique et/ou le long de la Marque et qui font l'objet d'un avis de l'autorité environnementale mis en ligne sur le site internet de la DREAL.

Le principal risque identifié par TRANSPOLE serait celui d'inondation en période de crue de la Marque. TRANSPOLE a retenu le principe de couper la pompe de relevage du site afin de contenir temporairement les eaux de pluie dans le bassin de tamponnement (dimensionné pour une pluie centennale) et de ne pas augmenter les rejets d'eaux pluviales dans la Marque.

L'analyse réalisée démontre qu'il n'y a pas de risque d'effets cumulés qui seraient incompatibles avec la préservation des intérêts du L. 511-1 du code de l'environnement compte tenu des impacts limités de l'extension et au vu de l'éloignement géographique des autres projets.

Les modalités de prise en compte des effets cumulés du projet avec d'autres projets apparaissent proportionnées aux enjeux.

* *

En conclusion, l'autorité environnementale considère que l'analyse de l'état initial et des enjeux est traitée de manière satisfaisante et proportionnée. Les différentes composantes du projet et de ses impacts pendant la phase travaux et pendant l'exploitation sont bien identifiées. Le dossier devrait toutefois fournir la démonstration du respect total des exigences réglementaires en matière de bruit.

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

Les principales raisons pour lesquelles le projet a été retenu sont les suivantes :

- dès l'origine du projet de mise en place du VAL (véhicule automatique léger), la possibilité de doubler les rames a été intégrée (prise en compte au niveau du génie civil des tunnels, des viaducs et des rames, longueur des quais des stations de 52m, terminus permettant le rebroussement des rames de 52m);

- le garage des Quatres Cantons dispose de réservations pour l'extension du garage et de l'atelier pour recevoir les rames de 52m et l'extension du site permet de limiter les investissements;
- le coût et les impacts d'un nouveau site auraient été plus importants que l'extension du site existant (construction de voies supplémentaires pour relier la ligne au garage et pour réaliser un faisceau garage-atelier, construction et aménagement de nouveaux bâtiments, redondance d'équipements de maintenance et de stocks entre les deux sites, maintenance de ces équipements et infrastructures supplémentaires, multiplication d'échanges de stocks et de personnels entre deux sites);
- la gestion de deux sites distincts de maintenance pour une même ligne entraînerait des coûts et des contraintes supplémentaires.

Le projet permet d'optimiser un site existant.

2.4 Analyse des méthodes pour évaluer les effets du projet

Conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact présente les moyens mis en oeuvre pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet sur l'environnement. Il s'agit principalement d'investigations documentaires et de consultations auprès des organismes susceptibles de fournir les données nécessaires.

Le pétitionnaire indique ne pas avoir rencontré de difficultés particulières pour déterminer la sensibilité du milieu sur les différents aspects intéressant le projet.

3. Etude de dangers

3.1. Résumé non technique, représentation cartographique

L'étude de dangers contient un résumé non technique permettant au lecteur d'apprécier rapidement les principaux enjeux de l'étude de dangers. Il ne comprend pas de cartographie avec la modélisation des zones d'effets des différents phénomènes dangereux redoutés sur le site car l'analyse préliminaire des risques a démontré que tous les effets des phénomènes dangereux étaient contenus à l'intérieur des limites de propriété.

Le résumé non technique répond à l'objectif général de présenter les conclusions de l'étude de dangers ainsi que la démarche du pétitionnaire en matière de maîtrise des risques.

3.2. Identification et caractérisation des potentiels de dangers

Les potentiels de dangers identifiés sont ceux liés aux produits (gaz présentant un risque d'explosion, gazole, essence, huiles et graisses, peintures, solvants, résines, pneumatiques) et ceux liés aux équipements (installations électriques, canalisations au gaz naturel, installations de combustion et de compression, équipements pour le travail des métaux, distribution de gazole, microbilleuse, poste à souder, charge des batteries, installations de nettoyage des pièces mécaniques, transformateurs, stockage des déchets, station de lavage, train de travaux..).

L'examen des risques associés à la perte des utilités a montré qu'il n'y a pas d'utilité dont la perte pourrait avoir des conséquences en matière de sécurité.

Par ailleurs, TRANSPOLE considère que les phases transitoires ne sont pas de nature à générer de risque supplémentaire.

3.3. Réduction des potentiels de dangers

Les mesures contribuant à la réduction des potentiels de dangers sont développées. Il s'agit par exemple:

- de la limitation des quantités de produits inflammables présentes dans les ateliers aux quantités nécessaires à l'activité, de l'utilisation d'huiles non inflammables;
- de l'implantation des installations techniques (chaufferies, compresseurs...) dans des zones spécifiques isolées des zones de production. Par ailleurs, ces installations font l'objet de vérifications et d'une maintenance périodiques.

Par ailleurs, les rames de métro respectent les normes les plus sévères en matière de transport ferroviaire concernant la tenue au feu, l'opacité des fumées et la toxicité des gaz émis. Les caractéristiques de combustibilité des rames permettent de limiter le risque de propagation d'incendie.

Enfin, les dispositions constructives (cloisonnement de locaux spécifiques tels que chaufferie, zone de stockage de pneumatiques, local de charge, local à huile, degré coupe-feu des murs...) participent à la réduction du potentiel de danger.

3.4. Estimation des conséquences de la concrétisation des dangers

L'analyse préliminaire des risques réalisé par TRANPOLE a montré que les phénomènes dangereux identifiés ne sont pas susceptibles de générer des effets à l'extérieur des limites de propriété. En conséquence, TRANPOLE n'a pas réalisé d'analyse détaillée des risques. L'autorité environnementale considère que cette démarche est proportionnée aux enjeux.

3.5. Accidents ou incidents survenus, accidentologie

Le pétitionnaire a présenté les dispositions prises compte tenu de l'examen du retour d'expérience mené sur l'ensemble des sites TRANPOLE (le site des 4 cantons et 7 sites de maintenance) et sur des activités similaires. Elles concernent principalement la surveillance vis-à-vis du risque de malveillance, la prise en compte du risque incendie (détection et mesures techniques et organisationnelles), la mise en place de procédures pour les sociétés extérieures, le contrôle et la maintenance des installations techniques.

Le pétitionnaire indique que le système de détection répondra à l'état de l'art pour ce type d'activité.

3.6 Etude détaillée de réduction des risques

L'étude détaillée de réduction des risques est réalisée au travers de l'étude des possibilités de réduction des potentiels de dangers présentée ci-avant.

Le pétitionnaire a mis en oeuvre des mesures de prévention et de protection classiquement retenues sur ce type d'installations industrielles. Il a retenu la mise en place de détecteurs incendie et des moyens techniques et organisationnels permettant de contenir à l'intérieur du site les eaux polluées en cas d'incendie.

3.7. Quantification et hiérarchisation des différents scénarios

L'étude de dangers 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. Dans la mesure où les effets des phénomènes dangereux identifiés ne sont pas susceptibles d'avoir des effets à l'extérieur des limites de propriété et donc de toucher des tiers, il n'est pas nécessaire pour le pétitionnaire de procéder à une quantification et une hiérarchisation détaillée des différents scénarios.

La probabilité des scénarios est évaluée selon une approche qualitative.

3.8. Conclusion

L'étude de dangers a été conduite correctement, de façon proportionnée aux enjeux qui sont limités de par la quantité de matières dangereuses et de par les procédés mis en oeuvre. Le risque principal reste le confinement des eaux d'extinction en cas d'incendie afin de protéger l'environnement extérieur des effets néfastes des eaux polluées en cas de sinistre.

L'organisation en cas d'incendie est clairement exposée ainsi que le dimensionnement des moyens nécessaires à l'extinction et au confinement des eaux d'incendie.

4. Prise en compte effective de l'environnement

4.1. Aménagement du territoire

Le projet n'est pas susceptible d'avoir d'impact sur l'activité liées à des exploitations agricoles. Il est situé en zones d'activités et ne consomme pas de terres agricoles.

4.2. Transports et déplacements

Le pétitionnaire a examiné la compatibilité de son projet avec le plan de déplacements urbains (PDU) de Lille Métropole adopté en avril 2011. Le projet TRANSPOLE via le prolongement de la ligne 1 de métro, s'inscrit dans l'axe 2 relatif à la consolidation, au développement et à l'amélioration des transports collectifs.

De manière plus spécifique au site TRANSPOLE et à ses employés, le pétitionnaire indique que le dépôt est placé en amont du terminus de la ligne 1 (située à 400m) et qu'il est desservi par deux lignes de bus. Par ailleurs, le pétitionnaire indique qu'un système de covoiturage a été mis en place en interne TRANSPOLE en 2009.

4.3. Biodiversité

Les enjeux en terme de biodiversité sont présentés et limités s'agissant d'une extension sur un site existant implanté dans une zone d'activité. Des bonnes pratiques, présentées au chapitre 2.2, sont retenues pour limiter l'impact sur la biodiversité.

4.4. Emissions de gaz à effet de serre – réduction des consommations énergétiques

Le projet n'est pas concerné par l'émission de gaz à effets de serre en dehors des rejets émis par les véhicules du personnel émettant des gaz à effets de serre. Ces rejets ne sont pas augmentés par l'extension de l'atelier et restent limités.

Le pétitionnaire indique avoir réalisé des campagne de sensibilisation aux économies d'énergie auprès du personnel et avoir installé de nouvelles portes automatiques pour limiter les courants d'air et les pertes de chaleurs dans les locaux.

4.5. Environnement et santé

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37) et de résorber les points noirs du bruit (article 41).

Le projet, en permettant l'augmentation de la capacité d'accueil des rames de la ligne 1 de métro, contribue à limiter les pollutions et nuisances des véhicules des particuliers en offrant une alternative à la voiture et participe ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air.

Concernant le bruit, le pétitionnaire a identifié des dépassements significatifs la nuit et il est pris acte de son engagement de transmettre, dans les meilleurs délais, une étude bruit dont l'objectif est de proposer un plan d'actions permettant une mise en conformité au moment de la notification de l'arrêté préfectoral d'autorisation.

4.6. Gestion de l'eau

Les dispositions prévues dans le domaine de l'eau permettront de ne pas porter atteinte aux masses d'eaux souterraines et de surface. Les consommations et les rejets seront limités. Une solution de recyclage des eaux de lavage a été mise en oeuvre. Le traitement des effluents industriels en tant que déchets permet de garantir l'absence d'impact direct sur la qualité des eaux de surface.

Le projet est compatible avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie 2010-2015.

5. Conclusion générale

Le projet répond à l'état de l'art en matière d'atelier de maintenance et apparaît comme conforme aux différents règlements, plans et programmes à l'exception du bruit. Cependant, le pétitionnaire s'est engagé à mettre en oeuvre les moyens nécessaires à la mise en conformité de son installation (dispositif tel que mur anti-bruit).

Le projet permet d'optimiser des installations existantes et contribue ainsi à une gestion économe des espaces au regard de l'alternative qu'aurait pu être l'implantation sur un nouveau site.

L'étude d'impact mentionne les mesures prises pour limiter l'impact et les nuisances générés par les travaux.

L'étude de dangers est proportionnée aux enjeux. Le risque principal est le risque d'incendie mais au vu des potentiels de dangers présents en quantités limitées, et compte tenu de l'emprise foncière du site, les effets de l'incendie seraient contenus à l'intérieur des limites de propriété. Le pétitionnaire a cependant identifié les mesures tant techniques qu'organisationnelles qui participent à la maîtrise des risques (procédures, formation du personnels, détecteurs d'incendie, moyens d'intervention en cas d'incendie, capacités de confinement des eaux polluées sur site...).

Le projet ne nécessite pas de mesures spécifiques en matière de maîtrise de l'urbanisation.

Le contenu du dossier permet au public de se prononcer lors de l'enquête publique.

Le Directeur régional de l'environnement
de l'Aménagement et du Logement



Michel PASCAL

25 JAN. 2013

