



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la régularisation du Technicentre Nord-Pas-de-Calais – Unité opérationnelle voyageurs de Lille (59)

n°Ae : 2017-66

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 10 janvier 2018 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la régularisation du Technicentre Nord-Pas-de-Calais – Unité opérationnelle voyageurs de Lille (59).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Marie-Hélène Aubert, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, François Duval, Louis Hubert, Philippe Ledenic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Sophie Fonquernie, Gabriel Ullmann.

* *

*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Nord, le dossier ayant été reçu le 4 août 2017. Le préfet en a suspendu l'instruction le 21 septembre 2017 pour demander des compléments. Le dossier a été complété le 27 novembre 2017.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

Conformément aux dispositions du même article, l'Ae a consulté par courriers du 7 août 2017 :

- le directeur général de l'agence régionale de Santé Hauts-de-France,*
- le préfet du département du Nord.*

En outre, sur proposition du rapporteur, l'Ae a consulté par courrier en date du 7 août 2017 la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Hauts-de-France.

Sur le rapport de François Vauglin et après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de son étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions correspondantes.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à le réaliser prend en considération cet avis (article L. 122-1-1 du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le « Technicentre Nord-Pas-de-Calais - Unité opérationnelle voyageurs de Lille » est un établissement de SCNF Mobilités situé à Lille. Fonctionnant sans interruption nuit et jour, tous les jours de l'année, son activité consiste en des opérations de maintenance et d'entretien du matériel roulant. Le site, qui accueille une cinquantaine de mouvements ferroviaires quotidiens, comporte des bâtiments et les stockages des divers produits et des effluents, ainsi qu'une voie de détagage, une voie de vidange des sanitaires, des voies équipées d'une membrane pour la collecte des effluents de lavage et une machine à laver.

Le Technicentre est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) soumise à autorisation. Or il est actuellement connu de l'administration sous le régime de la déclaration. Le dossier présenté vise à régulariser cette situation. En outre, il prévoit de mettre en place un système de traitement des effluents aqueux avec un séparateur d'hydrocarbures et de construire un mur anti-bruit sur une longueur de 455 mètres. En complément, des isolations de façades de maisons sont prévues.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur la maîtrise des procédés permettant d'éviter la pollution des eaux et des sols, et sur l'efficacité et la bonne intégration paysagère du mur anti-bruit.

L'étude d'impact est bien proportionnée aux enjeux. Elle comporte quelques points sur lesquels l'Ae émet des recommandations afin d'en améliorer le contenu :

- préciser les dispositions qui seront prises pour permettre la construction du mur anti-bruit sur une assise stable et fournir des représentations visuelles de son insertion paysagère,
- joindre au dossier d'enquête publique les éléments les plus récents disponibles relatifs au dimensionnement du bassin de rétention destiné aux effluents du site (hors eaux de détagage),
- compléter l'étude d'impact par une description des incidences négatives notables sur l'environnement en cas d'accident ou de catastrophe majeurs, qui incluront au moins les deux scénarios détaillés dans l'étude de dangers,
- compléter le résumé non technique par une présentation du Technicentre.

Concernant l'étude de dangers, deux scénarios sont retenus comme susceptibles d'avoir des effets hors site : un incendie sur une rame en cours de maintenance dans un atelier, et l'explosion du local de chaufferie du bâtiment 2. Des échanges entre le pétitionnaire et la préfecture ont mis en évidence un calcul erroné des besoins en eau en cas d'incendie, faisant porter un doute sur la capacité des bouches incendie présentes à répondre au besoin. L'Ae recommande de le lever avant l'enquête publique.

L'ensemble des recommandations sont précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, projet et enjeux pour l'environnement

1.1 Contexte

Le « Technicentre Nord-Pas-de-Calais – Unité opérationnelle voyageurs de Lille », appelé Technicentre dans la suite de cet avis, est un établissement de SNCF Mobilités situé à Lille. Son activité consiste en des opérations de maintenance et d'entretien du matériel roulant.

Au titre des activités des ateliers de réparation d'engins et véhicules à moteur qu'il accueille sur 6 668 m², le Technicentre est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) soumise à autorisation. Or il est actuellement connu de l'administration sous le régime de la déclaration. Le dossier présenté vise à régulariser cette situation.

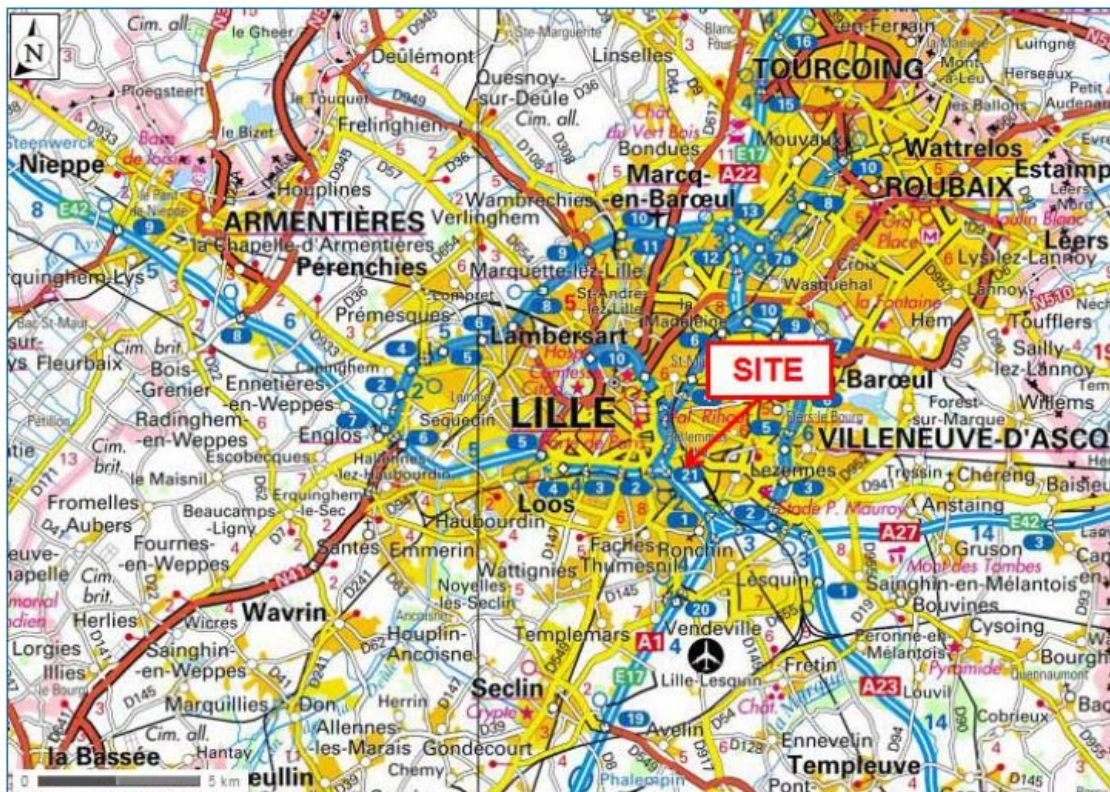


Figure 1 : Emplacement du site du technicentre (source : dossier)

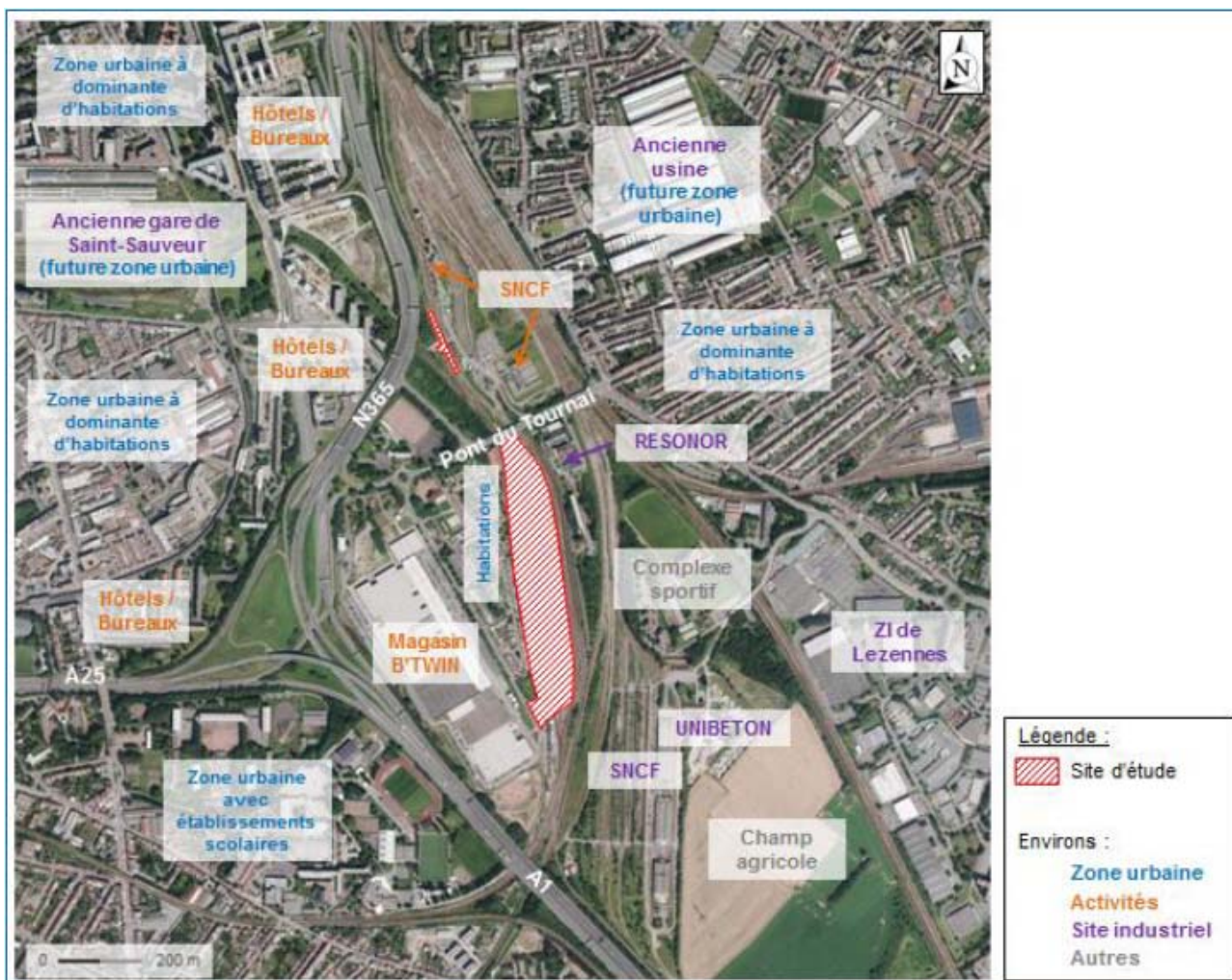


Figure 2 : Le Technicentre (« site d'étude ») et les activités voisines (source : étude d'impact)

1.2 Présentation du Technicentre et des aménagements prévus

Le site de l'unité opérationnelle (UO) voyageurs de Lille du Technicentre Nord-Pas-de-Calais fonctionne sans interruption nuit et jour, tous les jours de l'année. Il compte 143 employés dont jusqu'à 48 peuvent être simultanément présents de jour et environ 35 de nuit. Il accueille des activités de :

- circulation et remisage de trains sur 21 voies ferrées s'étendant sur 6 ha,
- entretien et maintenance qui peuvent être réalisés sous la caisse des rames, en toiture, ainsi que dans et sur les rames.

En outre, une cuve de gazole et son poste de distribution, des bouteilles de gaz (oxygène, acétylène, argaz²), des détergents et savons, des huiles, lubrifiants, aérosols et solvants, des chargeurs de batteries et des compresseurs sont notamment présents sur le site.

² Gaz servant à dégivrer les aiguillages du site en cas de gel.

Le site comporte des bâtiments et les stockages des divers produits et des effluents, ainsi qu'une voie de détagage (dont les effluents sont collectés et évacués du site pour être traités en tant que déchets), une voie de vidange des sanitaires, des voies équipées d'une membrane pour la collecte des effluents de lavage et une machine à laver.

Chaque jour, une cinquantaine de mouvements ferroviaires sont décomptés sur le site.

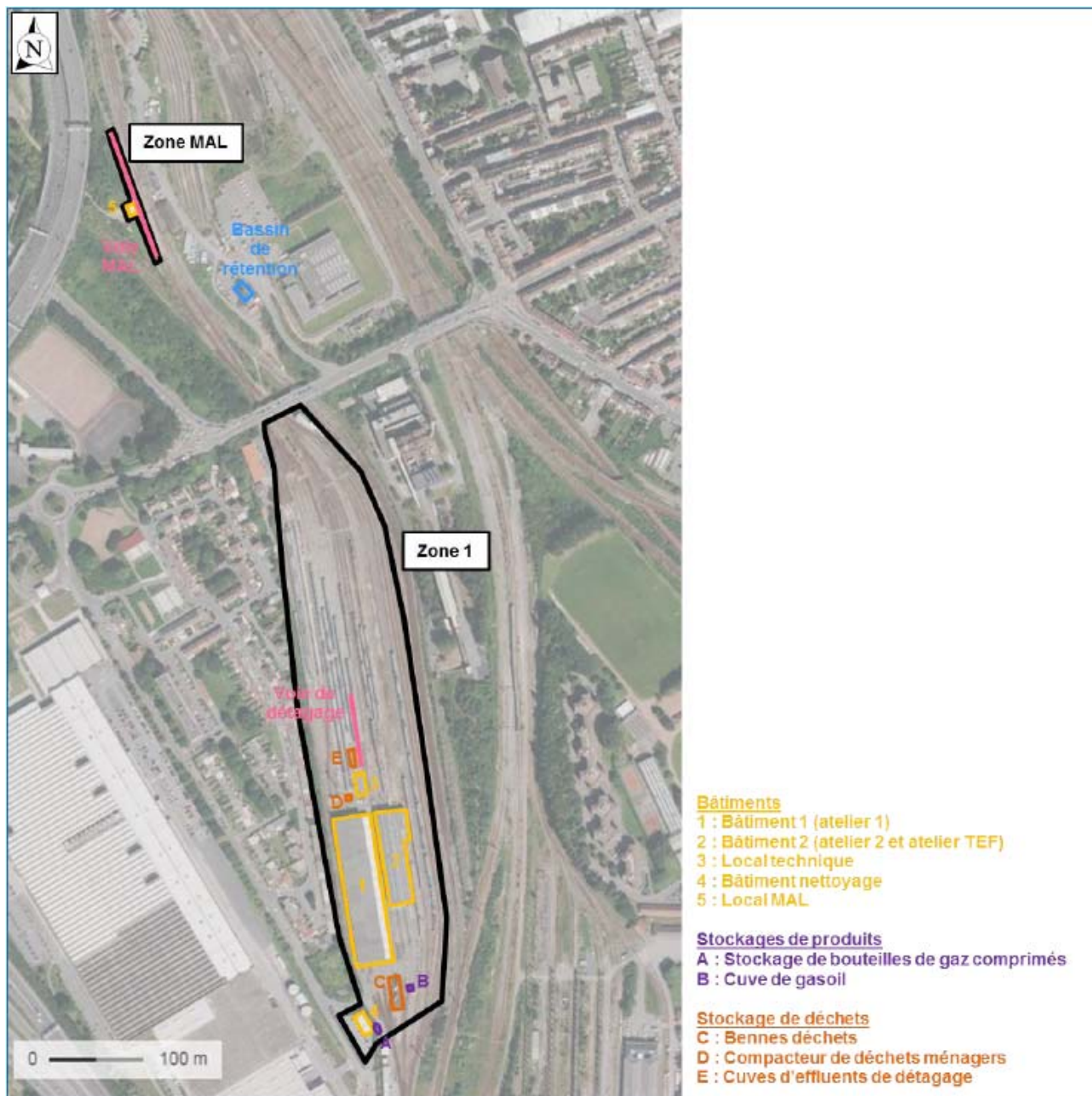


Figure 3 : Localisation des installations du site (« MAL » : machine à laver ; « TEF » : tour en fosse »)
Le site du Technicentre est composé de la « zone 1 » et de la « zone MAL » (source : étude d'impact)

Outre la régularisation administrative du Technicentre, il est prévu de mettre en place un système de traitement des effluents aqueux avec un séparateur d'hydrocarbures qui sera placé en aval de la zone de traitement des bogies, de redimensionner un bassin de rétention, et de construire un mur anti-bruit en bordure ouest du site sur une longueur de 455 mètres. En complément, des isolations de façades de maisons sont prévues.

Le rapporteur a été informé, lors de sa visite, de ce qu'en raison d'une stabilité insuffisante du talus sur lequel le mur anti-bruit doit être placé, un mur de soutènement serait construit pour supporter le mur anti-bruit. Si ce choix était retenu, il conviendrait de le présenter dans l'étude d'impact.

L'Ae recommande de préciser les dispositions qui seront prises pour permettre la construction du mur anti-bruit sur une assise stable, et si possible, de fournir une coupe en travers montrant le principe retenu.

Une concertation préalable a été organisée sous la forme d'un comité d'information, de suivi et d'innovation associant riverains, élus locaux, représentants d'associations et d'administrations, et de deux réunions publiques.

Le coût du mur anti-bruit et du séparateur d'hydrocarbures est estimé à plus d'un million d'euros.

La construction du mur est prévue pour fin 2018 et durera environ 200 jours.

Le dossier prévoit la remise en état du site en cas d'arrêt définitif de son exploitation, comme le prévoit la réglementation relative aux ICPE. Cette remise en état est prévue de sorte à être compatible avec un hypothétique usage futur de nature industrielle.

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier présenté vise à solliciter une demande d'autorisation environnementale unique qui porte sur la régularisation réglementaire du site en tant qu'ICPE soumise à autorisation (rubrique 2930-1 concernant les ateliers de réparation d'engins et véhicules à moteur). Le Technicentre est aussi concerné par la rubrique 2910-A relative aux installations de combustion dont la puissance totale est de 2,98 MW (déclaration avec contrôle).

Cette installation est soumise à évaluation environnementale au cas par cas. Toutefois, le pétitionnaire a décidé de réaliser directement (sans soumettre une demande d'examen au « cas par cas ») le dossier de demande d'autorisation environnementale avec étude d'impact et avis de l'autorité environnementale.

Une enquête publique³ sera organisée, avec affichage dans un rayon d'un kilomètre, ce qui inclut des territoires des communes de Lille, Lezennes et Ronchin.

En application de l'article L. 181-25 du code de l'environnement relatif à l'autorisation environnementale d'une ICPE, une étude de dangers est requise et jointe au dossier.

³ Code de l'environnement, articles L. 123-1 et suivants.

1.4 Principaux enjeux environnementaux selon l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur la maîtrise des procédés permettant d'éviter la pollution des eaux et des sols et sur l'efficacité et la bonne intégration paysagère du mur anti-bruit.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est bien proportionnée aux enjeux. Elle est utilement complétée par des annexes présentant les études détaillées, permettant au lecteur intéressé par les détails d'un sujet d'en disposer.

2.1 État initial, impacts du Technicentre et mesures environnementales

2.1.1 Sols

Des sondages ont été réalisés pour évaluer l'état de pollution des sols. Ils montrent des pollutions en naphthalène au droit des voies ferrées, en hydrocarbures lourds comportant entre dix et quarante atomes de carbone C₁₀-C₄₀ dans les terrains de surface et au droit des voies ferrées à une concentration atteignant 500 mg/kg de matière sèche, des traces ponctuelles de BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène, xylènes) au droit des stockages de déchets et des voies ferrées, et des teneurs notables de cuivre dans les sols (jusqu'à 1,2 m).

Cette présentation dans l'étude d'impact ne comporte pas le rappel des éventuels seuils acceptables selon l'activité prévue, ni les valeurs du bruit de fond. Ces informations permettraient au lecteur de comparer les résultats des mesures avec ces grandeurs.

L'Ae recommande de compléter l'analyse de la pollution des sols par un rappel du bruit de fond et des éventuels seuils applicables aux substances analysées.

En phase travaux pour la construction du mur anti-bruit, les précautions usuelles seront prises sur le chantier : stockage des produits dangereux, entretien et garage du matériel sur des aires étanches, respect des filières de déchets et matériel aux normes et entretenu...

2.1.2 Eaux et milieux aquatiques

Les eaux souterraines se distinguent par un mauvais état chimique (nappe de la craie n° FRAG003) et par un mauvais état quantitatif (nappe des calcaires carbonifères n° FRAG015). Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) fixe pour ces deux masses un retour à un bon état en 2027.

Aucun cours d'eau n'est présent sur le site ; l'activité n'opère aucun prélèvement et aucun rejet dans un cours d'eau. En effet, les rejets aqueux sont collectés et acheminés dans un bassin de rétention où ils décantent avant d'être envoyés dans le réseau de collecte de la communauté urbaine de Lille Métropole, qui les achemine à la station d'épuration de Marquette pour traitement.

Le dimensionnement du bassin de rétention (plus particulièrement le dimensionnement de son volume mort) est insuffisant au vu de la doctrine de gestion des eaux pluviales des Hauts-de-France. Le pétitionnaire renvoie sur ce point à une étude en cours pour déterminer les dimensions et la volumétrie qui respecteront cette doctrine.

L'Ae recommande de joindre au dossier d'enquête publique les éléments les plus récents disponibles relatifs au dimensionnement du bassin de rétention.

2.1.3 Qualité de l'air

La qualité de l'air mesurée par ATMO Nord-Pas-de-Calais et qualifiée par l'indice ATMO est moyenne à très mauvaise 26 % des jours de l'année sur la métropole lilloise. Les concentrations moyennes mesurées respectent toutefois les seuils réglementaires, mais des épisodes de pollution sont constatés principalement à cause des particules fines PM10 (12 épisodes en 2015, dont un épisode avec dépassement du seuil d'alerte).

2.1.4 Sites industriels et infrastructures de transport

Sept ICPE soumises à autorisation ou enregistrement sont présentes dans l'aire d'étude.

Des voies routières fortement fréquentées passent à proximité du site, notamment l'autoroute A1 à 250 mètres (environ 113 000 véhicules en moyenne par jour dont 13,4 % de poids lourds), la rue du professeur Langevin en bordure du site, et la RD146 (en moyenne 30 000 véhicules par jour) qui passe entre les deux zones du site. La RD146 dessert la zone industrielle de Lezennes.

Le site est bordé par des voies ferroviaires qui sont empruntées quotidiennement par 60 TGV, 52 TER et 2 trains de fret.

2.1.5 Bruit et vibrations

Le Technicentre a limité la vitesse des rames à 10 km/h sur la voie 22 car des vibrations étaient ressenties dans certaines habitations proches. Selon l'étude d'impact, le site n'est plus source de vibrations en dehors de ses limites de propriété.

Le contexte sonore de la zone d'étude est fortement marqué par les infrastructures de transport, notamment l'autoroute A1. Des mesures de bruit résiduel ont été faites pour déterminer l'impact du Technicentre.

Les niveaux sonores ambiants mesurés en limite ouest du site (côté habitations) présentent un dépassement ponctuel de nuit au point PF3. Les émergences sonores sont toutes supérieures aux valeurs réglementaires, de jour comme de nuit. Aussi a-t-il été décidé de construire un mur anti-bruit de 3 mètres de haut sur 145 mètres puis de 2 mètres de haut sur 310 mètres. En complément, des isolations de façade seront opérées sur les étages des habitations sur lesquelles les niveaux sonores restent trop élevés par rapport aux limites réglementaires. Comme déjà

mentionné ci-dessus, l'éventuelle réalisation d'un mur de soutènement destiné à supporter le mur anti-bruit n'est actuellement pas décrite ni évaluée dans l'étude d'impact, qui devra couvrir cet aspect.

Il est prévu de consulter les riverains pour recueillir leurs attentes concernant le traitement visuel du mur anti-bruit. La synthèse des impacts du projet qualifie l'impact paysager futur de ce mur de « faible », ce qui semble optimiste. En l'état actuel, le dossier ne présente pas d'insertion paysagère du mur anti-bruit projeté, qui permettrait aux riverains d'en percevoir l'impact paysager.

L'étude d'impact précise par ailleurs que « *La SNCF prévoit uniquement la mise en place de l'écran. [...] Après mise en place de l'écran, une campagne acoustique sera réalisée pour déterminer les niveaux sonores réels dans l'environnement. En fonction des résultats de cette campagne et après diagnostic des isolations de façades actuelles, les logements pour lesquels l'isolation actuelle est insuffisante feront l'objet de travaux (sous réserve de l'accord des propriétaires)* ». L'Ae rappelle que la réglementation fixe un objectif de résultat concernant le traitement du bruit.

L'étude d'impact mentionne un début des travaux fin 2018 et une durée du chantier de 200 jours, tout en précisant que les riverains n'ont pas accepté le principe de travaux réalisés à partir de leurs jardins. Le pétitionnaire a toutefois indiqué dans la demande de précisions adressée par le préfet en cours d'instruction que la construction de ce mur repose sur deux hypothèses : un chantier depuis les jardins avec l'échéancier annoncé, et un chantier depuis le Technicentre. Dans ce deuxième cas, la précision suivante est indiquée : « *nous sommes contraints à planifier les travaux jusqu'en 2020 pour différentes problématiques, la plus contraignante étant le manque d'experts caténaire (EPIC SNCF RESEAUX) ; compétence indispensable pour les études et travaux de réalisation du mur anti-bruit.* » L'échéancier joint à cette réponse reporte à juillet 2021 l'achèvement du mur, et donc la réduction des nuisances sonores.

Le Technicentre a mis en place une mesure de gestion conduisant à laisser le plus possible des trains en stationnement sur la voie 22, afin qu'ils forment un obstacle au bruit pour les riverains. L'efficacité de cette mesure est attestée par les mesures qui ont été réalisées.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact sur le bruit par la mention des mesures prises ou maintenues d'ici la réalisation effective du mur anti-bruit afin de respecter les seuils réglementaires, et par la fourniture d'images montrant son insertion paysagère depuis plusieurs points de vue représentatifs pour les riverains.

2.1.6 Déchets

Le Technicentre est producteur de déchets, certains étant des déchets dangereux. L'étude d'impact en donne la liste et les quantités, ainsi que les principes de gestion par filières respectant la réglementation.

En plus des déchets actuels, le séparateur d'hydrocarbures produira des boues et un mélange d'eau et d'hydrocarbures. Il sera curé une fois par an et ses déchets, estimés à quelques centaines de litres par an, seront traités par une société spécialisée.

2.1.7 Impacts en cas d'accident ou de catastrophe

Le II 6° de l'article R. 122-5 du code de l'environnement dispose que l'étude d'impact doit inclure « une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accident ou de catastrophe majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ». Cette partie n'est pas présente dans l'étude d'impact.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une description des incidences négatives notables sur l'environnement en cas d'accident ou de catastrophe majeurs, qui incluront au moins les deux scénarios détaillés dans l'étude de dangers.

2.2 Analyse des variantes et justification du parti retenu

Cette partie de l'étude d'impact expose les besoins et les raisons historiques ayant conduit à aménager le Technicentre avec les équipements actuels. Elle ne présente aucune variante au projet présenté, alors que l'annexe relative au mur anti-bruit montre qu'au moins quatre variantes ont été envisagées.

L'Ae recommande de présenter dans l'étude d'impact les variantes ayant été étudiées.

2.3 Suivi des mesures et de leurs effets

Les mesures d'évitement ou de réduction sont décrites dans l'étude d'impact avec leur coût estimé et les modalités prévues pour le suivi de ces mesures. L'évaluation des effets de ces mesures est mentionnée pour le bruit, avec des campagnes acoustiques périodiques.

Certaines mesures qualifiées « d'accompagnement » sont en outre prévues, dont il s'avère qu'il s'agit d'évaluation des effets des mesures d'évitement ou de réduction. Il en va ainsi pour ce qui concerne la surveillance des rejets aqueux et celle des émissions des chaudières (NOx et particules fines). L'Ae note qu'il n'est pas prévu de suivi de la pollution des sols, qui permettrait d'évaluer l'efficacité des mesures prises pour éviter la pollution (étanchéité des membranes notamment).

L'Ae recommande de réaliser un suivi de la pollution des sols.

2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique ne comporte pas de présentation du Technicentre ni du projet. Il reprend simplement les tableaux des enjeux environnementaux et des impacts du site sur l'environnement, expose les deux mesures environnementales.

L'Ae recommande de compléter le résumé non technique par une présentation du Technicentre, du projet, et en tenant compte des conséquences des recommandations du présent avis.

3 Étude de dangers

Deux scénarios sont retenus comme susceptibles d'avoir des effets hors site : un incendie sur une rame en cours de maintenance dans un atelier, et l'explosion du local de chaufferie du bâtiment 2. Pour le premier scénario, les effets hors site ne sont pas des effets létaux, mais le seuil d'effets irréversibles peut atteindre des jardins privés. Pour le second, les calculs montrent que ses effets resteraient en réalité internes au site et n'entraîneraient pas d'effet dominos.

L'analyse des risques place ces scénarios dans la catégorie des risques « acceptables ».

Des échanges entre le pétitionnaire et la préfecture ont mis en évidence un calcul erroné des besoins en eau en cas d'incendie, faisant porter un doute sur la capacité des bouches incendie présentes à répondre au besoin. La réponse apportée par le pétitionnaire ne permet pas de trancher clairement la question. Le courrier du service départemental d'incendie et de secours (SDIS) joint en appui à cette réponse indique qu'il n'est pas en mesure d'émettre un avis favorable car il n'est pas démontré par le dossier que les canalisations présentes peuvent fournir le débit nécessaire, et mentionne qu'il peut être nécessaire de prévoir la mise en place de réserves ou de citernes incendie dimensionnées pour couvrir le besoin.

L'Ae recommande de lever avant l'enquête publique les réserves du SDIS sur les moyens qui doivent être disponibles pour la lutte contre l'incendie, et de traiter de cet aspect dans l'étude d'impact.