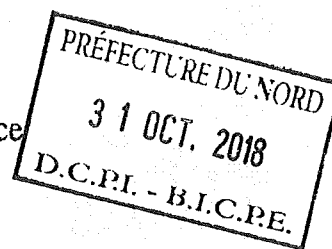




204 17 36

Préfet de la région Hauts-de-France



Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
des Hauts-de-France

Unité Départementale de Lille

Lille, le 30 OCT. 2018

Affaire suivie par Céline DISPA et Christelle Marquis  
Tél. : 03 20 40 54 08  
Courriel : christelle.marquis@developpement-durable.gouv.fr

**OBJET :** Autorisation Environnementale en matière d'installations classées pour la protection de l'environnement  
Technicentre Nord - Pas-de-Calais UO Voyageurs de Lille  
Demande d'autorisation de l'établissement de Lille en date du 18 juillet 2017, complété le 16 novembre 2017 et le 19 février 2018 puis le 19 octobre 2018.

**Rapport de décision finale**

**N°S3IC :** 70.3842

**REFERENCES :**

- Articles R 181-39 à R 181-44 du Code de l'Environnement
- Date de l'accusé de réception du dossier au Bureau de l'Environnement : 18 juillet 2017, complété les 16 novembre 2017, 19 février 2018
- Avis de l'autorité environnementale : 10 janvier 2018
- Rapport et conclusions du commissaire-enquêteur en dates des 15 et 20 juin 2018, référencé E1800039/59

**RAPPORT DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSEES**

Par transmission citée en référence, les services préfectoraux nous ont adressé, pour avis et propositions quant à sa recevabilité, le dossier déposé le 18 juillet 2017 et complété principalement les 16 novembre 2017 et 19 février 2018 par la société TECHNICENTRE Nord – Pas-de-calais – UO Voyageurs de Lille (Groupe SNCF Mobilités) à l'appui de sa demande d'autorisation environnementale relative à la régularisation de ses ateliers de réparation d'engins et véhicules à moteur sur le territoire de la commune de LILLE.

Cette transmission s'est suivie de celles des autres avis recueillis par M. le Préfet sur cette demande d'autorisation, ainsi que de celle du rapport et des conclusions du commissaire-enquêteur, et dont il est rendu compte dans le présent rapport.



Rubrique	Installations et activités concernées	Éléments caractéristiques	Régime	Rayon d'affichage
2910-A	<p>Combustion à l'exclusion des installations visées par les rubriques 2770, 2771 et 2971.</p> <p>A. Lorsque l'installation consomme exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du fioul domestique, du charbon, des fiouls lourds, de la biomasse telle que définie au a ou au b (i) ou au b (iv) de la définition de biomasse, des produits connexes de scierie issus du b (v) de la définition de biomasse ou lorsque la biomasse est issue de déchets au sens de l'article L. 541-4-3 du code de l'environnement, à l'exclusion des installations visées par d'autres rubriques de la nomenclature pour lesquelles la combustion participe à la fusion, la cuisson ou au traitement, en mélange avec les gaz de combustion, des matières entrantes, si la puissance thermique nominale de l'installation est supérieure ou égale à 1 MW mais inférieure à 20 MW.</p>	<p>Atelier 1 : chaufferie avec 3 chaudières 696, 698 et 244 kW ; souffleur de 81,4 kW, groupe électrogène de 3 kW</p> <p>Atelier 2 : 2 chaudières 2*630 kW</p> <p>Puissance totale : 2,98 MW</p>	D	

(1) A : Installations soumises à autorisation / D : installations soumises à déclaration,

Il n'y a pas de procédure intégrée à la demande.

#### **1.4. Site d'implantation**

Le site occupe une surface de terrain de 6 hectares environ. Il est découpé en 2 parties : une partie principale et la machine à laver les trains, à 250 m au nord du site principal.

Le site occupe les parcelles VE 254pp, VE 256pp, VE 34pp, VE 35pp, VB 109pp.

Le site est localisé à 1,8 et 2 km au sud des gares Lille Flandres et Lille Europe. D'un point de vue macro, il est situé en zone urbaine dense. Toutefois, à échelle locale, le site peut être considéré en zone péri-urbaine, compte tenu des voies ferrées, des axes routiers majeurs et des industries et activités avoisinantes.

Quatre zones d'habitations sont identifiées à moins de 250 m du site :

- en bordure ouest de la zone 1 ;
- à 150 m à l'ouest de la MAL, de l'autre côté de la N365 ;
- à 180 m à l'est de la zone 1 ;
- à 250 m à l'est du site.

#### **1.5. Description de l'activité**

La voie de la machine à laver est équipée de rouleaux de nettoyage, de jets d'eau et de jets de savons. Les eaux usées de la MAL sont collectées gravitairement et rejetées au réseau.

Le technicentre comprend 21 voies ferrées dont certaines permettent la réalisation d'actions de maintenance ou d'entretien.

La zone atelier comprend :

- un atelier 1 de 4 422 m<sup>2</sup>, une zone de bureaux, locaux sociaux et techniques ;

- un atelier 2 de 2 026 m<sup>2</sup>, un atelier tour en fosse de 220 m<sup>2</sup>, une zone de bureaux , locaux sociaux et techniques. L'atelier tour en fosse est isolé par des murs coupe feu 2 h ;
- un bâtiment technique de 140 m<sup>2</sup> ;
- un bâtiment dit nettoyage à l'entrée du site.
- Les transformateurs et chaufferies du site sont dans des locaux coupe feu 2 h et blocs portes coupe feu 1/2 h.

### **1.6. Compatibilité vis à vis des documents d'urbanisme, contraintes et servitudes existantes**

Au Plan Local d'Urbanisme, le projet est situé en zone UF : Zone d'activité à vocation industrielle et artisanale, à maintenir, privilégier et renforcer.

### **1.7. Justification du choix du projet**

Le projet concerne la régularisation des installations du Technicentre SNCF de Lille. Le site qui existe depuis 1990, est la reconversion de l'ancienne gare de triage de la SNCF.

Cette implantation avait l'avantage d'être à proximité des gares de Lille (moins de 2 km) qui sont les principaux points de convergence des dessertes de l'ex-région Nord Pas-de-Calais.

Le site offrait la superficie nécessaire à l'activité et ne nécessitait pas d'aménagement coûteux (pas d'achat de terrain, ni de coût d'implantation de nouvelles voies ferrées).

## **2. IMPACTS ET RISQUES PRINCIPAUX GÉNÉRÉS PAR LE PROJET**

### **2.1. Analyse de l'étude d'impact**

#### **2.1.1. Eau**

L'eau utilisée sur le site provient du réseau public. La consommation est évaluée à 30 m<sup>3</sup>/j. Elle est principalement utilisée pour :

- un usage sanitaire
- un usage industriel : nettoyage des rames (détagage, nettoyage intérieur/extérieur) et remplissage des blocs sanitaires des rames.

Le site dispose d'un système de collecte unitaire pour les eaux sanitaires, les eaux de procédés (hors eaux de détagage évacuées comme déchets) et les eaux pluviales.

L'exploitant a réalisé un diagnostic réseau qui a mis en évidence le transit de certaines eaux usées par des fosses septiques avant de rejoindre le réseau unitaire.

Les eaux des réseaux unitaires sont collectées dans un bassin de tamponnement situé hors site. Ce bassin est géré par SNCF réseau. En sortie du bassin, les eaux rejoignent le réseau d'assainissement de la MEL. L'exploitant indique en réponse à l'avis de l'AE sur ce point que le bassin a été créé en 2004 lors de la construction du bâtiment 2 et du bâtiment tour en fosse. Son dimensionnement prenait en compte les exigences locales en matière d'urbanisme. L'exploitant a engagé une étude visant à vérifier la suffisance de la capacité de ce bassin d'environ 1100 m<sup>3</sup> au regard des principes retenus dans la doctrine régionale de gestion des eaux pluviales du 30 janvier 2017.

Le pétitionnaire évalue l'impact de son site à moins de 0,02 % du débit entrant de la STEP de Marquette lez Lille et à moins de 0,0017 % de la charge polluante (MES+DCO+DBO5).

Afin de réduire la pollution des rejets du site l'exploitant met en place :

- la déconnexion des fosses septiques,
- un déboureur séparateur d'hydrocarbures en aval de la zone de traitement des bogies, source importante de pollution.

Concernant la rétention des eaux d'extinction d'incendie, les besoins ont été calculés à partir des règles D9 et D9 A. Un volume de 930 m<sup>3</sup> a été validé par le SDIS. Cette capacité est disponible au sein des ouvrages existant sur le site. Un système de coupure permet de garantir le maintien des eaux polluées sur site.

### 2.1.2. Air

Le principal impact atmosphérique du site est dû aux rejets des chaudières. Les rejets atmosphériques des chaudières du site sont contrôlés conformément à l'arrêté du 25/07/97 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° 2910 : Combustion.

### 2.1.3. Bruit

Le pétitionnaire présente les résultats de campagnes de mesures réalisées en 4 points en mars 2017. Les mesures ont été réalisées de jour et de nuit, de manière à couvrir les différentes périodes d'activité du site.

Les résultats de ces mesures indiquent que les niveaux de bruit en limites de propriété, sont inférieurs à la valeur maximale autorisée par l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 modifié, pour la période diurne.

Il en va de même pour la période nocturne, à l'exception d'un léger dépassement ponctuel (62 dB(A) pour 60 dB(A)), une nuit sur les quatre ayant fait l'objet de mesures.

En revanche, les résultats de contrôle des émergences (différence entre le niveau de bruit site en fonctionnement et le niveau de bruit site à l'arrêt) sont tous supérieurs aux valeurs limites réglementaires, de jour comme de nuit (jusqu'à 15 dB(A) mesurés pour 3 dB(A) autorisés en période de nuit et jusqu'à 14,5 dB(A) mesurés pour 5 dB(A) autorisés en période de jour). A noter que les niveaux de bruit étant mesurés sur une échelle logarithmique, une émergence de 3 dB(A) correspond à un doublement du niveau sonore.

Les mesures d'émergences ayant été réalisées au pied du talus constituant la limite de propriété, en contrebas de la ZER (zone à émergence réglementée), les niveaux perçus au niveau des habitations peuvent donc différer de ces résultats. Une nouvelle campagne de mesures réalisée en septembre 2018 dans les jardins de riverains confirme toutefois les dépassements des émergences.

Le projet d'arrêté préfectoral indique la définition des ZER.

Afin de réduire son impact sonore, le TECHNICENTRE a fait réaliser des modélisations acoustiques pour définir des solutions techniques lui permettant de respecter les valeurs réglementaires. Ainsi, le pétitionnaire a étudié plusieurs variantes de scénarios d'écrans anti-bruit.

Dans son mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale l'exploitant explique les deux méthodes d'exécution étudiées pour réaliser les fondations de l'écran.

Une première solution consistant à intervenir sur l'emprise du technicentre et de réaliser un mur de soutènement du talus existant ; ce mur permettant à la fois de renforcer le talus et de créer la plateforme nécessaire à la pose des micropieux servant aux fondations de l'écran.

La seconde méthode nécessite d'accéder en tête du talus par les jardins privés pour réaliser les fondations.

L'exploitant a indiqué les contraintes techniques de ces travaux qui ne permettraient pas une réalisation avant 2020 compte tenu également de la nécessité d'intervention des experts caténaux de la SNCF (EPIC SNCF RESEAU). Ceux-ci sont peu nombreux et interviennent sur toute la France selon un calendrier établi plusieurs années à l'avance.

Les observations formulées au cours de l'enquête publique ont montré que le projet de l'exploitant ne reçoit pas un avis favorable de l'ensemble des riverains situés en ZER.

Aussi l'exploitant a rappelé que dans le cas d'un site industriel existant au 01/07/97 dont la limite de propriété est distante de moins de 200m des ZER et dans le cas où la proximité de ces ZER avec le site industriel ne permet pas de respecter les valeurs d'émergence, l'arrêté d'autorisation peut prévoir que les valeurs admissibles d'émergence ne s'appliquent, dans les zones considérées, qu'au-delà d'une distance donnée de la limite de propriété. Cette distance ne peut excéder 200m. Cette distance est définie par l'exploitant dans l'étude d'impact.

L'exploitant a complété le volet bruit de son étude d'impact en octobre 2018 dans ce sens à partir de nouvelles mesures et de nouvelles modélisations et a défini une distance de 65 m des limites de propriété au-delà de laquelle les valeurs d'émergence admissible s'appliquent, conformément au plan qui sera joint à l'arrêté préfectoral.

La surveillance des niveaux sonores en limite de propriété et en zones à émergence réglementée est prescrite annuellement pendant 4 années consécutives et revue tous les 3 ans en fonction du bilan quadriennal établi par l'exploitant.

#### 2.1.4. Déchets

Les déchets produits par le site sont divisés en trois catégories : déchets ménagers, déchets non dangereux de type emballages métaux caoutchouc et polymères et les déchets dangereux. Ces derniers regroupent les huiles usagées, les bidons et fûts souillés, les équipements électriques et piles, les eaux de détagage, les bouteilles de gaz vides et les boues des séparateurs d'hydrocarbures.

Les déchets sont stockés dans des bennes étanches, sur des aires imperméabilisées.

#### 2.1.5. Trafic routier

Les voies routières à proximité du site sont les suivantes :

- la rue du Professeur Langevin, voie d'accès principale, en bordure ouest de la zone 1 du site ;
- la route départementale D146, entre les deux zones du site ;
- l'autoroute A1 (Paris-Lille) à environ 250 m au sud-ouest du site, qui se sépare à 450 m à l'ouest du site entre l'autoroute A25, en direction de l'ouest, et la nationale N356, qui correspond au périphérique est de Lille et passe à proximité de la MAL.

Le trafic des employés est d'environ 60 à 80 véhicules par jour. Le trafic poids-lourds du site est de moins de 5 camions par jour.

Compte tenu des voies de communication à proximité du site, le trafic du site apparaît négligeable au regard du trafic local sur les principaux axes routiers.

#### 2.1.6. Trafic ferroviaire

Le trafic ferroviaire du site est constitué :

- des arrivées et départs des rames ;
- d'un trafic interne au site correspondant aux déplacements de rames entre les différentes voies ;
- des 2 locotracteurs du site, dont le trafic reste interne au site.

Le trafic ferroviaire du site est d'au maximum 25 rames par jour et 20 rames par nuit, auxquelles s'ajoutent une dizaine de rames en stationnement simple. A noter que les flux sont environ 2 fois plus faibles le weekend.

Le trafic sur l'axe en bordure compte environ 130 rames par jour.

Le trafic ferroviaire du site est limité à 25 rames par jour, soit environ 20% du trafic local précédent.

#### 2.1.7. Impact sanitaire

Une évaluation qualitative des risques sanitaires a été réalisée.

Compte tenu de la nature des activités du site, l'impact sanitaire est faible.

#### 2.1.8. Faune, flore, paysage

Le projet est situé en dehors de toute zone de protection particulière (NATURA 2000, ZNIEFF...).

### 2.2. Conditions de remise en état proposées

Le chapitre relatif à la remise en état reprend les grands principes réglementaires. Il appartiendra à l'exploitant de répondre aux dispositions réglementaires en vigueur au moment de la cessation d'activité et

seules les études et mesures qui seront réalisées au moment de la cessation permettront de démontrer qu'il a rendu le site dans un état compatible avec l'usage défini.

Le site n'étant pas un site nouveau, les avis du propriétaire et du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme, sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation, ne sont pas attendus dans le dossier.

### **2.3. Commission d'information de Suivi et d'Innovation (CISI)**

Des réunions sont organisées régulièrement avec les riverains pour échanger sur les problématiques du site et notamment sur la problématique du bruit. Les compte-rendus de ces réunions sont joints au dossier de demande. Les dernières réunions ont eu lieu le 26 mai 2016 et le 22 juin 2016.

Dans le cadre de l'étude du projet de construction du mur anti-bruit, une opération de bornage et de reconnaissance des limites de propriétés a été réalisée en septembre 2016. Suite à cette intervention, des riverains ont réagi en faisant savoir leur refus de donner l'accès à leur propriété pour réaliser les travaux. Sur cette base l'exploitant a fait évoluer son projet en vue de construire un mur sur son terrain et en haut de talus.

L'exploitant a complété son dossier par des éléments techniques précis devant être mis en oeuvre pour la construction du mur-anti bruit : réalisation d'un mur de soutènement du talus existant avec des blocs de béton permettant la création d'une plateforme de travail coté voie, nécessaire à la mise en place des micropieux de soutènement du mur.

Ainsi l'étude de ce projet a été portée-à-connaissance des riverains.

### **2.4. Analyse de l'étude de dangers**

Les principaux scénarios retenus sont :

- un feu de rame dans les bâtiments ;
- une explosion de la chaufferie du bâtiment 2.

Dans le scénario 1, il est constaté que le seuil des effets irréversibles 3 kW/m<sup>2</sup> atteint les jardins voisins. La cinétique du scénario est lente du fait de l'emploi important de matériaux incombustibles ou ignifugés.

Dans le scénario 2, les effets d'une explosion restent à l'intérieur du site sans provoquer d'effet domino.

Le besoin en eau d'extinction incendie calculé et validé par le SDIS est de 390 m<sup>3</sup>/h.

Pour répondre à ce besoin, le site dispose de 3 poteaux incendie et d'une bouche à eau. Ce dispositif sera complété par la pose de réserves d'eaux dont l'implantation est étudiée pour répondre aux besoins d'intervention des services d'incendie et de secours.

La rétention des eaux d'extinction est assurée par les ateliers et les réseaux internes au site.

## **3. ENQUÊTE PUBLIQUE ET CONSULTATION DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES**

La demande, objet du présent rapport, a fait l'objet d'un avis de l'inspection des installations classées en date du 12 mars 2018 proposant sa mise à l'enquête publique ainsi que la consultation des collectivités territoriales. Par arrêté en date du 9 avril 2018, M. le Préfet du Nord a ordonné la mise à l'enquête publique et la soumission à l'avis des conseils municipaux concernés par la demande du pétitionnaire.

### **3.1. Déroulement de l'enquête publique**

**Durée et désignation du commissaire enquêteur :**

L'enquête publique s'est déroulée du 2 mai au 4 juin 2018.

M. Robert VANOVERMEIR a été désigné commissaire-enquêteur par décision de M. le Président du Tribunal Administratif de Lille en date du 27 mars 2018.

**Communes concernées :** Lille, Lezennes et Ronchin

## Résultats :

7 observations ont été portées au registre d'enquête.

Elles concernent essentiellement les bruits générés par le technicentre. Les habitants des rues avoisinantes (rue Mariotte, rue Gay Lussac, rue Emile Borel etc) s'interrogent sur les effets réels de la construction du mur anti bruit prévu par la SNCF pour leurs habitations. Ils expriment aussi leurs doutes sur la fermeté de l'engagement de la SNCF et surtout sur le calendrier des travaux. Si certains habitants souhaitent clairement la construction de ce mur, d'autres, et en particulier des habitants des maisons les plus directement concernées car limitrophes au site (rue Emile Borel) s'opposent radicalement à l'hypothèse d'une construction aboutissant à réduire les jardins et à imposer la démolition d'annexes construites en fond de jardins. Ils estiment que le mur doit être construit sur l'emprise du domaine de la SNCF. Mais surtout ils considèrent que ce mur ne répond pas à une nécessité.

Le commissaire enquêteur a communiqué son PV de synthèse au pétitionnaire le 7 juin 2018. Ce PV contient 2 réserves :

- confirmer les travaux conditionnant l'avis positif du SDIS ;
- que le projet de mur anti-bruit soit réexaminé au vu des observations de certains riverains lors de l'enquête publique (dégradation de leurs conditions de vie, nuisances sonores négligeables, contre la construction sur leurs terrains,...).

Par courrier en date du 15 juin 2018, le pétitionnaire a apporté des éléments de réponse sur ces points :

- Il s'engage à ce que les travaux demandés par le SDIS soient réalisés en octobre 2018 ;
- Il s'engage à poursuivre la concertation avec les riverains, en liaison avec la Ville de Lille dès septembre 2018, en présentant toutes les hypothèses techniques pour réduire les nuisances sonores.

### **3.2. Avis du commissaire enquêteur**

Celui-ci a émis un avis favorable, assorti des recommandations suivantes à la demande présentée par le pétitionnaire :

- « Que la S.N.C.F. réalise effectivement les travaux demandés par le S.D.I.S. dès le mois d'octobre 2018 comme il s'y est engagé dans son mémoire en réponse au PV de synthèse.
- Que la SNCF mène les concertations nécessaires pour estimer plus précisément les attentes des riverains en matière de protections phoniques. En effet, la solution proposée (construction d'un mur antibruit sur les terrains des maisons jouxtant le site) soulève une vive opposition de la part des habitants pourtant les plus concernés. Il serait pour le moins paradoxal que la conséquence de l'A.E. soit la construction d'un équipement, coûteux pour l'exploitant, mais apparaissant aux riverains les plus proches comme une dégradation de leurs conditions de vie.
- Il est donc souhaitable que l'exploitant se rapproche de la Ville de Lille pour mettre en place les moyens de concertation avec les riverains dès le mois de septembre 2018 comme il s'y est engagé dans le mémoire en réponse au PV de synthèse.

### **3.3. Avis des conseils municipaux et des collectivités territoriales**

Les conseils municipaux des communes de Lille, Lezennes et Ronchin n'ont pas transmis d'avis de délibération se positionnant sur la demande de SNCF Mobilités.

## **4. AVIS DES SERVICES :**

- ARS : l'ARS a indiqué par courriel du 13 septembre 2017 qu'elle n'émettrait pas d'avis au titre de l'avis de l'autorité environnementale.
- DDTM : la DDTM n'a pas émis d'avis dans le délai des 45 jours.
- SDIS : par courrier du 18/08/17, le SDIS a indiqué « ne pas être en mesure d'émettre un avis favorable à ce dossier, compte tenu de l'absence de justification technique concernant la défense extérieure contre l'incendie ».



L'exploitant a complété son dossier le 6 décembre afin de répondre aux diverses demandes du SDIS. Par courriel du 16 janvier 2018 le SDIS indique ne plus avoir d'observation sur la justification du volume nécessaire mais indique « qu'il reste à la SNCF de justifier l'existence de ce volume qui sera apporté selon ses informations par des poteaux et bouches d'incendies existants et une réserve d'eau à créer. ».

Les prescriptions du SDIS émises dans son avis sont reprises dans le projet d'arrêté. Elles concernent les points suivants :

- Le respect des dispositions techniques de l'Arrêté du 25/07/97 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° 2910 : Combustion.
- L'accessibilité des secours
- La Défense Extérieure Contre l'Incendie

Le SDIS indique également le dispositif facilitant l'action des sapeurs pompiers avec notamment l'affichage à l'entrée de chaque bâtiment d'un plan présentant les caractéristiques des plans d'intervention conformément à la norme S 60-909. Ces plans doivent être mis à jour régulièrement et un exemplaire de ces plans peut être mis à disposition du SDIS du Nord sur demande.

Enfin il demande à ce que l'ensemble des fiches de données de sécurité des produits dangereux soit tenu à sa disposition.

## **5. PRISE EN COMPTE DE L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

L'avis délibéré de l'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) sur la régularisation du technicentre a été rendu le 10 janvier 2018.

Les principaux points sur lesquels l'AE a émis des recommandations sont les suivants :

- 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.

Le pétitionnaire a remis un mémoire en réponse à monsieur le préfet le 19/02/2018 pour répondre à ces différents points. Ce mémoire en réponse était joint au dossier mis à l'enquête publique.

L'analyse de l'étude d'impact réalisée au point du présent rapport reprend les éléments de ce mémoire en réponse.

## **6. PROPOSITION DE L'INSPECTION :**

La société TECHNICENTRE Nord – Pas-de-calais – UO Voyageurs de Lille a déposé le 18 juillet 2017 et complété le 16 novembre 2017, le 6 décembre 2017 et le 19 février 2018 une demande d'autorisation environnementale portant sur l'exploitation de ses ateliers de réparation d'engins et véhicules à moteur sur le territoire de la commune de LILLE.

Le dossier a été jugé complet et régulier puis soumis à enquête publique et à consultation des collectivités territoriales.

L'enquête publique comporte plusieurs observations auxquelles l'exploitant a répondu.

Les services consultés ont répondu favorablement au projet.

L'analyse de l'ensemble des éléments du dossier et de ses compléments conduit l'inspection des installations classées à proposer une suite favorable à la demande sollicitée.

L'inspection propose de reprendre dans le projet d'arrêté sous forme de prescriptions les mesures retenues par l'exploitant pour répondre aux demandes formulées lors de l'instruction de son dossier notamment sur les points suivants :

- Eau : mise en place d'un séparateur d'hydrocarbures au niveau de la zone de lavage des boogies
- Bruit :
  - mesures organisationnelles de réduction des niveaux sonores
  - contrôle des émergences au sein des ZER situées au-delà d'une distance de 65 m des limites de propriété sans exclure l'obligation d'étudier et de mettre en œuvre les solutions complémentaires visant à réduire les émergences dans la zone des 65 m à partir des limites de propriété du site.
  - contrôle des niveaux sonores annuellement pendant 4 ans à compter de la signature de l'arrêté puis tous les 3 ans
  - mise en place d'une concertation régulière avec les riverains directs du site et mise en œuvre des solutions complémentaires qui s'avèrent nécessaires pour supprimer les nuisances sonores avérées
- Risques : disponibilité suffisante des quantités d'eau nécessaires pour intervenir en cas d'incendie, rétention suffisante des eaux, mesures organisationnelles de prévention des risques.

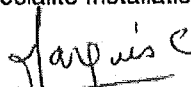
Un projet d'arrêté d'autorisation préfectoral est joint en annexe. Il reprend l'ensemble des prescriptions dont l'application est proposée pour l'exploitation d'un atelier de réparation d'engins et véhicules à moteur sur le territoire de la commune de LILLE.

## **7. SUITES ADMINISTRATIVES**

En application de l'article R 181-41 du Code de l'Environnement, nous proposons au CODERST d'émettre un avis favorable à la demande d'autorisation présentée par SNCF Mobilité pour le site Technicentre Hauts de France – UO Voyageurs de Lille sous réserve du respect des prescriptions du projet d'arrêté préfectoral joint en annexe.

Nous proposons à Monsieur le Préfet de transmettre le présent rapport aux membres habituels du CODERST.

*Rédacteur*  
L'inspecteur de l'environnement  
P/I (spécialité Installations Classées),

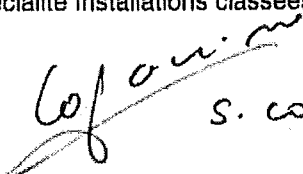
  
Christelle MARQUIS

Transmis à Monsieur le Chef du Service Risques pour approbation  
Le Chef de l'Unité départementale de Lille

Lille, le **30 OCT. 2018**

  
Lionel MIS

*Valdateur*  
L'inspecteur de l'environnement,  
(spécialité Installations classées)

  
S. COLACCINO

Approbateur  
Transmis à Monsieur le Préfet du Nord  
Pour le Directeur et par délégation

Lille, le **31 OCT. 2018**

  
Mathilde PIERRE

## Annexe 1 : Projet d'arrêté préfectoral

PROJET D'ARRÊTÉ

PROJET D'ARRÊTÉ