PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

PREFECTURE D'ARRAS

PROJET D'IMPLANTATION D'UNE INSTALLATION CLASSÉE POUR L'ENVIRONNEMENT

STE RECUPBAT

STOCKAGE ET TRANSIT DE BATTERIES AU PLOMB USAGÉES

- ***1- RAPPORT D'ENQUÊTE : PROJET D'IMPLANTATION D'UNE ICPE DE STOCKAGE ET TRANSIT DE BATTERIES USAGÉES DE LA STÉ RECUPBAT***
- *2- CONCLUSION ET AVIS*
- *3- ANNEXES*

Tribunal administratif de LILLE :	**Décision E19000155/59**
Préfecture du Pas de Calais :	**Arrêté du 4 octobre2019**
Commissaire enquêteur :	**Mr Philippe FOVET**
Siège de l'enquête :	**Mairie de BETHUNE 62**

1 PRÉAMBULE 5
2 GLOSSAIRE 5
3 PRÉSENTATION GÉNÉRALE 6
3.1 OBJET DE L'ENQUÊTE 6
3.1.1 Procédure d'évaluation environnementale 6
3.2 STOCKAGE DE PLOMB 7
3.3 CADRE JURIDIQUE ET RÉGLEMENTAIRE 7
3.4 RÉGLEMENTATION SPÉCIFIQUE À L'ENQUÊTE 7
3.5 CONSTITUTION DE GARANTIES FINANCIÈRES DE MISE EN SECURITÉ 7
4 PRÉSENTATION DE LA SOCIÉTÉ RECUPBAT 8
4.1 SON ACTIVITÉ 8
4.2 LOCAL D'ACTIVITÉ DE RECUPBAT 9
4.3 SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET HYDROGÉOGRAPHIQUE 10
5 RENCONTRE DES PROTAGONISTES DE L'ENQUÊTE 10
6 PRÉSENTATION DU DOSSIER 10
7 NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET DE L'ICPE 13
7.1 RÉCUPÉRATION DE BATTERIES USAGÉES 13
7.2 AMÉNAGEMENT DU HANGAR DE STOCKAGE 14
8 RÉSUMÉ DU DOSSIER TECHNIQUE DE DEMANDE D'AUTORISATION 14
9 MODE OPÉRATOIRE DU TRANSIT DES BATTERIES USAGÉES 14
9.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX 15
9.2 LE CHARGEMENT DES CAMIONS 16
9.3 PROCESSUS DE CHARGEMENT D'UNE BENNE : «PETITES BATTERIES » 17
9.4 TRANSPORT DES BATTERIES USAGÉES DANS LES BENNES 17
9.5 BATTERIES USAGÉES DE CHARIOTS ÉLÉVATEURS 18
9.6 SIGNALÉTIQUES 18
9.7 DOCUMENTS DE TRANSPORT 19
10 RISQUES ET CONSEILLER DE SÉCURITÉ 19
10.1 LE CIFMD 19
10.2 LES TACHES PARTICULIÈRES DU CONSEILLER DE SÉCURITÉ : 20
10.3 RÔLE DU CONSEILLER DE SÉCURITÉ 20
11 LUTTE CONTRE LE FEU ET LA FOUDRE DANS LE CADRE DE L'ACTIVITÉ 20
12 LE SDAGE ARTOIS/PICARDIE ET LE SAGE DE LA LYS 21
13 LE DOSSIER D'ENQUÊTE : LA DEMANDE D'AUTORISATION 21
13.1 CONSULTATION DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE 21
13.2 DEMANDE D'AUTORISATION D'ICPE 21

14 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE 22
14.1 DÉSIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR 22
14.2 PUBLICITÉ ET AFFICHAGE RÉGLEMENTAIRE de l'enquête 22
15 CLIMAT DE L'ENQUÊTE 23
16 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE ET RÉCUPÉRATION DU REGISTRE D'ENQUÊTE 23
17 OBSERVATIONS DES PPA ET DU PUBLIC 24
17.1 Le public 24
17.2 Réponse du 25/09/2018 de la DREAL 24
17.3 Délibération Mairie de Béthune 24
17.4 Délibération Mairie de BEUBRY 24
17.5 Délibération Mairie d'ESSARS 24
18 PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE 24
19 PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE INTÉGRANT LE MÉMOIRE EN RÉPONSE DE RECUPBAT 24
19.1 Préambule 25
19.2 Nota sur les observations du public 25
20 QUESTIONS du COMMISSAIRE ENQUÊTEUR, ... 25
20.1 Le bâtiment : accès 25
20.1.1 Sécurité à l'ouverture du hangar 26
20.1.2 Sécurité à la fermeture du hangar 26
20.2 Barrière FEUGIER « BIOGARD manuelle » 26
20.3 Sol du hangar 27
20.4 Pollution du sol - nettoyage 29
20.5 Tableaux électriques : armoire principale – armoire détection incendie 30
20.6 Ventilation du hangar : exutoires de fumée 30
20.7 Aires de stockage, passage des piétons, stationnement des engins roulants. 31
20.8 Transit des batteries usagées stockées dans le hangar 32
20.9 Chargement des batteries usagées dans les camions 32
20.10 Batteries de chariots électriques usagées 33
20.11 Respect de l'environnement 34
20.12 La sécurité à titre général 34
20.13 Responsable du site RECUPBAT de Béthune 35
20.14 EPI : Équipements de Protection Individuels 35
20.15 Alerte générale 35
20.16 Surveillance des lieux 36
20.17 Interventions du SDIS 36
20.18 Évacuation des eaux polluées retenues dans le hangar 36

20.19 Risques d'inondations..... 37
20.20 Garanties financières de mise en sécurité..... 37
20.21 Nuisances sonores..... 37
21 CONCLUSIONS GÉNÉRALES SUR L'ENQUÊTE 38
22 ANALYSE DES RÉPONSES DU PÉTITIONNAIRE 39

1 PRÉAMBULE

L'environnement et l'industrie

Les préoccupations environnementales, l'évolution climatique et les règles toujours plus précises concernant le développement des industries à risques, imposent des mesures que les sociétés doivent prendre en compte, en vue de préserver notre monde de demain. Le souci des générations actuelles et à venir doit aller dans le sens de la sauvegarde de notre planète, face à la course au profit, facteur influant sur les process et le respect des précautions qui les entourent. Chacun se doit donc d'être très vigilant sur le respect des règles, que les textes juridiques imposent sans chercher à les éviter ou à les contourner. L'ÉCOLOGIE SOLIDAIRE porte bien son nom, qui résume le souci qui doit habiter chacun : encadrer de façon réglementaire stricte les industries et activités artisanales, dans le respect de tous les éléments vivants qui les côtoient.

2 GLOSSAIRE

L'ensemble des termes ci-dessous se retrouve dans le dossier complet du projet RECUPBAT

APR	Analyse Préliminaire des Risques
ARD	Accord pour le transport des marchandises Dangereuses par la Route
ARIA	Base de donnée « Analyse, Recherche et Informations sur les Accidents »
BARPI	Bureau d'Analyse des Risques et Pollutions Industriels
BASIAS	Base de données des Anciens Sites Industriels et Activités de Services
BASOL	Base des sols pollués
BRGM	Bureau de Recherches Géologiques et Minières
CACES	Certificat d'Aptitude à la Conduite En Sécurité (Chariots élévateurs)
CATNAT	Catastrophe Naturelle
CCI ARTOIS	Chambre de Commerce et d'Industrie de l'ARTOIS
CE	Code de l'Environnement
CITMD	Comité Interministériel des Transports de Matières Dangereuses
CL	Concentration Létale
CMR	Lettre de « voiture »
CNPP	Centre National de Prévention et de Protection
CSTMD	Conseiller de Sécurité des Transport des Matières Dangereuses
CTICM	Centre Technique Industriel de la Construction Mécanique
dB	Décibel (dB(A)unité de bruit)
DCS	Dossier Communal Synthétique
DDAE	Dossier de Demande d'Autorisation à Exploiter
DDRM	Dossier Départemental des risques Majeurs
DGRP	Direction Générale de la Prévention des Risques
DOG	Document d'Organisation Générale
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement
DICRIM	Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs
FLUMILOG	Outil de modélisation développé par l'INERIS le CTICM et le CNPP
H2SO4	Acide sulfurique (liquide de batterie)
ICPE	Installation Classée Pour l'Environnement
IEPF	Installations Extérieures de Protection Foudre
IIPF	Installations Intérieures de Protection Foudre

INERIS	Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques
MMR	Mesure de Maitrise des Risques
Pb	Plomb
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PPRI	Plan de Prévention des Risques d'Inondation
PPRN	Plan de Prévention des Risques Naturels
PPRT	Plan de Prévention des Risques Technologiques
REX	Retour d'Expérience
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SEI	Seuil des effets Irréversibles
SEL	Seuil des effets Létaux
SELS	Seuil des effets Létaux Significatif
SER	Seuil des effets Réversibles
SPF	Système de Protection contre la Foudre
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique (Annule par le TA de Lille le 26/01/17)
TMD	Transport de Matières Dangereuses
TRI	Territoire à Risque important d'Inondations
TVB	Trame Verte et Bleue
Zone UE	Zone Urbaine à vocation Économique (Constructions à usage industriel)

Ces abréviations sont utilisées dans le dossier de présentation comme dans le rapport d'enquête.

3 PRÉSENTATION GÉNÉRALE

3.1 OBJET DE L'ENQUÊTE

3.1.1 Procédure d'évaluation environnementale

La Société RECUPBAT est une société qui collecte les batteries au plomb usagées, les stocke et les fait parvenir, par voie routière, à plusieurs sociétés spécialisées de traitement et recyclage de ces batteries. Implantée en Belgique au Pays Bas et en Allemagne, RECUPBAT souhaite s'implanter dans les HAUTS DE France, dans des locaux situés dans la zone d'activité du port fluvial de BETHUNE.

Ces batteries usagées sont considérées comme des « déchets contenant des substances dangereuses ». RECUPBAT est donc à ce titre concernée par la réglementation, au regard de la rubrique 2718 de la nomenclature des ICPE :

2718	Installation de transit, regroupement ou tri de déchets dangereux ou de déchets contenant les substances dangereuses ou préparations dangereuses mentionnées à l'article R511-10 du code de l'environnement, à l'exclusion des installations visées aux rubriques 2710, 2711, 2712, 2717, 2719 et 2793. La quantité des déchets susceptible d'être présente dans l'installation étant : - **Supérieure ou égale à 1t……** - Inférieure à 1t……..	**A** DC	**2** **-**

(A pour Autorisation ; DC pour Déclaration)

La quantité prévisionnelle maximum de stockage de batteries usagées étant de 49 t, la Sté RECUPBAT voit donc son activité soumise à demande d'autorisation.

Le stockage et transit et regroupement de batteries au plomb est une activité qui relève de la rubrique 1° - a du tableau de l'article R122-2 du CE . Ce projet nécessite donc une étude au cas par cas par l'autorité environnementale des autres ICPE. Une demande d'examen au cas par cas a été déposée par RECUPBAT le 22/02/2018.

3.2 STOCKAGE DE PLOMB

Les batteries sont constituées de plusieurs éléments dont une certaine masse de plomb, matériau utilisé pour les électrodes de la batterie.

Une batterie pèse en moyenne de 10 à 30 kg et son poids est majoritairement influencé par le volume de ce plomb qui constitue environ 80% du poids de la batterie. Le stockage de plomb maximum sera donc d'environ 5t.

La rubrique 4511 concerne le stockage de plomb et selon les vérifications faites par le bureau d'étude EGEA Environnement, le tonnage appelant à une déclaration est de 100t ; le stockage de RECUPBAT n'est donc pas classé en catégorie 4511.

3.3 CADRE JURIDIQUE ET RÉGLEMENTAIRE

L'enquête ci-dessous relève du code de l'environnement, en particulier des articles L123-1 à L123-19 pour la partie législative e R123-1 à R123-27 pour la partie réglementaire ; ces articles régissent les dispositions générales applicables aux enquêtes publiques concernant des activités susceptibles d'impacter l'environnement.

De plus, cette enquête repose sur les articles suivants :

- Articles R112-20 et R112-21 relatifs aux PPA (personnes publiques associées).
- Articles R122-5 et R512-8 concernant le contenu de l'étude d'impact et le résumé non technique en découlant.

La procédure est fondée sur les livres V des parties législative et réglementaires du code de l'environnement :

- Articles L511-1 à L512-6-1 , articles relatifs au dispositions générales applicables aux installations classées soumises à demande d'autorisation.
- Article R511-9 relatif à la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).
- Articles R512-3 À R512-9 relatifs au contenu du dossier d'enquête publique.

3.4 RÉGLEMENTATION SPÉCIFIQUE À L'ENQUÊTE

Le texte spécifique à l'activité concernée par ce dossier est l'arrêté du 18-07-2011 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration ou à demande d'autorisation, traitées dans la rubrique 2718 énoncée ci-dessus, activité mentionnée à l'article R511-10 modifié par l'arrêté du 01-07-2013.

3.5 CONSTITUTION DE GARANTIES FINANCIÈRES DE MISE EN SECURITÉ

Le site de la Sté RECUPBAT est soumis à l'obligation de constitution de garanties financières en application des articles L516-1 et R516-1 et suivants du code de l'environnement, entrés en vigueur

depuis le 01-07-2012. L'article R516 concerne l'obligation de constituer des garanties financières en vue de la mise en sécurité de certaines installations classées pour la protection de l'environnement (listées en annexe 1 de l'arrêté) :

« En vue de l'établissement du montant de référence des garanties financières prévues au 5° du IV de l'article R516-2, l'exploitant transmet au préfet une proposition de montant des garanties financières accompagnées des valeurs et justifications techniques des différents paramètres pertinents ayant permis le calcul forfaitaire prévu dans l'annexe I ou dans l'accord de branche, ou le calcul spécifique proposé par l'exploitant (RECUPBAT). Ces valeurs et justifications techniques incluent la quantité maximale de déchets pouvant être entreposée sur le site, prévue dans l'arrêté préfectoral d'autorisation ou d'autorisation simplifiée, ou à défaut, son estimation par l'exploitant qui sera ensuite prescrite par arrêté préfectoral, et, en tant que de besoin, une étude sur le réseau de contrôle de la qualité des eaux souterraines comportant le nombre de piézomètres à réaliser, leur implantation ainsi que la nature des paramètres à contrôler. »

Selon les calculs du coût de la garantie, le seuil d'exigibilité du dépôt est plafonné à 100.000€

Le montant de la garantie doit être réactualisé tous les 5 ans. L'annexe I de l'arrêté donne la formule de calcul du montant des garanties financières de mise en sécurité.

Cette garantie permet d'assurer la solvabilité de l'entreprise en cas d'arrêt de l'activité économique ou accidentel, en vue de sécuriser le site sous tous les aspects.

Les calculs ont été faits par le bureau d'étude EGEA Environnement. Le montant des garanties financières est inférieur au plafond d'exigibilité (46.512€). Ces calculs ont été transmis à la DREAL. La feuille de calcul est jointe en annexe.

4 PRÉSENTATION DE LA SOCIÉTÉ RECUPBAT

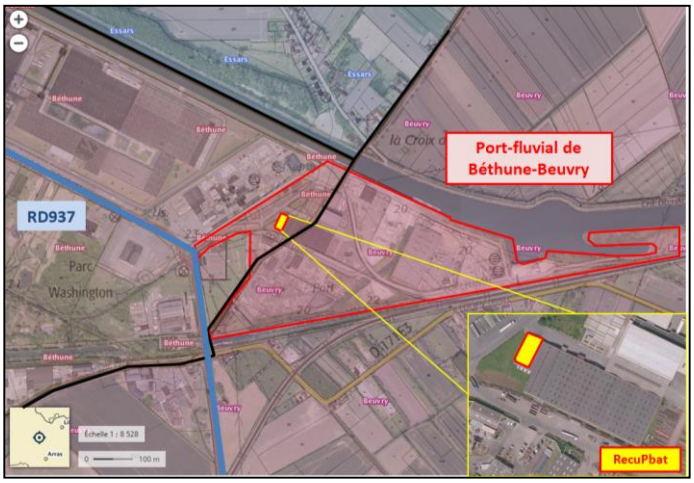
4.1 SON ACTIVITÉ

La SARL RECUPBAT est actuellement implantée aux Pays Bas à Varsseveld, à Anvers en Belgique et à Essen en Allemagne. L'activité de RECUPBAT. Créée en 2012, elle s'est développée très rapidement comme en témoignent ses chiffres d'affaires en Belgique , puis à partir de 2015 en France.

Animée par son Gérant Mr JEOREN VANDERWERFF son développement en Belgique, aux Pays Bas et en Allemagne a probablement été boosté par le développement de plus en plus important des véhicules électriques, orientation vers une préservation de l'environnement et une utilisation en pleine évolution des énergies renouvelables.

Les opportunités de marché en France ont incité RECUPBAT à développer une activité de courtiers puis de transport des batteries usagées récupérée en France (RECUP BAT France SARL), avant d'envisager l'implantation d'un site de stockage et transit de ces batteries

Implantation actuelle des sites *Implantation du site dans le port de Béthune*



Son siège social est installé à LILLE rue Nationale.

L'évolution de son chiffre d'affaire est claire sur la progression de l'emploi des batteries au plomb.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Belgique	875.000 €	3.950.000 €	4.985.000 €	5.560.000 €	6.185.000 €	9.100.000 €	12.000.000 €
France	0 €	0 €	0 €	75.000 €	375.000 €	1.110.000 €	2.000.000 €

Prévisionnel

L'arrivée progressive mais prometteuse des véhicules Hybrides laisse envisager une progression importante de ces chiffres, les batteries n'étant pas éternelles et devant être remplacées après plusieurs années de fonctionnement.

4.2 LOCAL D'ACTIVITÉ DE RECUPBAT

Une convention d'occupation temporaire a été signée entre la CCI ARTOIS et RECUP'BAT, en vue de la locution d'un bâtiment de la CCI ARTOIS situé dans le port fluvial de Béthune.

Ce local accueillera les bacs remplis de batteries au plomb usagées réputées vide de leur électrolyte, en vue de les regrouper et de les envoyer en vrac vers les centres de recyclage.

4.3 SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET HYDROGÉOGRAPHIQUE

Le hangar de RECUPBAT est situé dans le port fluvial. Sa position est proche d'une voie d'eau navigable (canal d'Aire à La Bassée) et proche du passage en siphon de la rivière LAWE sous ledit canal. Le hangar est localisé dans une zone de faible risque au niveau d'inondations, selon les indications fournies par le BRGM.

Les risques d'inondations sont donc mineurs et ne font pas l'objet de mesures particulières, mais ne sont toutefois pas à ignorer.

Les informations mises en ligne par l'agence de l'eau sur le SDAGE du bassin de la Seine, indiquent que les mouvements des nappes supérieures migrent dans le sous-sol vers de nord-est, ce qui demande une attention particulière au respect de la lutte contre la pollution des sols, en vue de préserver ces derniers, des éléments polluants que ces nappes pourraient communiquer aux cours d'eau voisins (LAWE et CANAL D'AIRE à LA BASSEE).

5 RENCONTRE DES PROTAGONISTES DE L'ENQUÊTE

Une réunion a été organisée le lundi 14 octobre 2019, en Mairie de Béthune, siège de l'enquête publique. Le But de cette réunion était de rencontrer l'ensemble des protagonistes de cette enquête publique, faisant suite à la demande de la Sté RECUPBAT, d'exploiter une ICPE située au port fluvial de Béthune.

Les personnes présentes étaient :

Pour la Société RECUPBAT :

- Mr Jeroen VANDERWERFF gérant de la Société RECUPBAT
- Mr Pascal SCHRETLEN commercial et responsable du suivi du dossier

Pour le service d'Urbanisme de Béthune :

- Mr MARCONVILLE directeur des services
- Mme Isabelle DESTREZ chef de bureau à l'Urbanisme Opérationnel

Pour l'Enquête Publique :

Mr Philippe FOVET commissaire enquêteur nommé par le tribunal administratif de LILLE.

Le lecteur trouvera en annexe un compte rendu de cette réunion.

6 PRÉSENTATION DU DOSSIER

Lors de la rencontre ci-dessus évoquée, Mr SCHRETLEN a présenté le dossier technique de demande d'autorisation d'exploiter une ICPE.

Ce dossier, a été élaboré par le bureau d'étude EGEA Environnement, bureau d'étude implanté à HENIN-BEAUMONT dans le Pas de Calais, en collaboration avec RECUPBAT.

EGEA Environnement a rassemblé dans ce dossier, tous les aspects du développement du projet d'activité de la Sté RECUPBAT, afin d'en faire une analyse la plus complète, en regard des textes de lois qui encadrent ce type de demande d'autorisation.

Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter une installation classée pour la protection de l'environnement est composé des chapitres suivants :

- Dispositions communes :
    - Préambule de présentation de RECUPBAT,
    - Courrier adressé à la préfecture d'ARRAS concernant la demande d'autorisation d'exploiter une ICPE,
    - La présentation générale de RECUPBAT, administrative et technique les activités, les locaux, les conditions de remise en état après exploitation,
- Étude d'incidence :

  Réalisée par le bureau d'étude EGEA Environnement, elle passe en revue tous les aspects :
    - Nature et localisation du projet,
    - Le contexte urbain et patrimonial,
    - Le milieu physique : climat, air, eau, sol,
    - Le milieu naturel,
    - Le Traffic (lié à l'activité) les risques et nuisances :
        - Risques d'inondation,
        - Risques sismiques,
        - Les niveaux sonores,
        - Les déchets produits.
    - Le contexte territorial et la situation géographique,
    - Le contexte urbain et patrimonial :
        - Le plan local d'urbanisme,
        - Les servitudes d'utilité publiques et les contraintes particulières,
        - La situation cadastrale du hangar dans le port fluvial,
    - L'environnement socio-économique et humain :
        - Généralités et occupation des sols,
        - Environnement humain,
        - L'agriculture,
        - Le tourisme et les activités de loisir,
        - Le patrimoine culturel et écologique,
        - Le contexte paysager,
    - L'environnement physique :
        - Les données météorologiques,
        - La qualité de l'air,
        - Pédologie,
        - Hydrogéologie,
        - Eaux superficielles,
    - Milieu naturel :
        - Espaces naturels protégés et inventoriés,
        - Zones humides,
        - Trame verte et bleue,
    - Le trafic :
        - Desserte et accès local,
        - Traffic sur la zone d'étude et les environs,
            -
    - Les risques et les nuisances :
        - Risques naturels,
        - Risques technologiques,
        - Niveaux sonores,

        - Vibrations,
        - Émissions lumineuses,
        - Odeurs,
- Analyse des incidences notables du projet et mesures envisagées pour compenser réduire ou éviter :
    - Incidences du projet sur l'environnement socio-économique et humain :
        - Les paysages,
        - Le patrimoine historique, culturel, architectural et archéologique,
    - Incidence du projet sur l'environnement physique et les mesures envisagées :
        - Compartiment air-climat local,
        - Compartiment eau,
        - Compartiment sol,
    - Incidence du projet sur le milieu naturel et les paysages ; mesures envisagées,
    - Incidence du projet sur le trafic ; mesures envisagées,
    - Incidence du projet sur les risques et nuisances ; mesures envisagées :
        - Risques technologiques,
        - Niveaux sonores,
        - Déchets,

Synthèse des mesures et modalités de suivi

- Étude de dangers :
    - Résumé non technique ,
    - Méthodologie,
    - Identification des phénomènes dangereux,
    - Analyse détaillée des risques,
    - Mesures de sécurité,
- Notice hygiène et sécurité :
    - Organisation de l'exploitation,
    - Organisation de la sécurité,
    - Ambiance de travail,
    - Sécurité des travailleurs,
- Note de présentation non technique :
    - Préambule,
    - Résumé non technique de l'étude d'incidence environnementale :
        - Présentation sommaire du projet,
        - Contexte urbain et patrimonial,
        - Milieu physique,
        - Milieu naturel,
        - Trafic,
        - Risques et nuisances,
    - Résumé non technique de l'étude de dangers :
        - Synthèse de l'identification des phénomènes dangereux,
        - Synthèse de l'analyse préliminaire des risques,
        - Résultats de la modélisation,
        - Synthèse de l'analyse détaillée des risques,
        - Calcul des besoins en eau d'extinction,
        - Calcul de la rétention d'eau,
        - Organisation de la sécurité,
- Annexes :
        - Plan de situation au 1/25.000,

- Extrait cadastral au 1/1.000,
- Plan de masse au 1/250,
- Exemples de BSD, CMR et lettre de voiture,
- Décision de l'autorité environnementale sur l'examen au cas par cas,
- Plan des réseaux existants sur le port fluvial de Béthune,
- Localisation des PI projetés,
- Zonage et règlement du PLU de Béthune,
- Fiche climatologique de LILLE-LESQUIN (1981-2010),
- Rose des vents de LILLE-LESQUIN (1991-2010),
- Fiche Géo risque au droit du site de RECUPBAT,
- Résultat de ka recherche : accidentologie (bases de données ARIA du BARPI),
- Résultat de la modélisation FLUMILOG,
- Localisation des moyens d'extinction, détecteurs et issues,
- Protocole d'accord pour le conseil de sécurité de la société STHV,
- Autorisation de transport TMD COMETRANS,
- Convention d'occupation temporaire du local de RECUPBAT,
- Documentation de présentation de la Sté RECUPBAT,
- Documentation technique des blocs VEGOMUR et schéma RECUPBAT,
- Plan de localisation des murs, porta ils et clôtures du port fluvial,
- Logigramme de gestion d'un incendie,
- Étude foudre (ARF et ET),

- Complément sur le dossier

Cette partie comprend les réponses apportées aux points incomplètement traités, relevés par l'étude initiale.

7 NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET DE L'ICPE

7.1 RÉCUPÉRATION DE BATTERIES USAGÉES

RECUPBAT est spécialisé dans la récupération de batteries au plomb usagées, de leur collecte et de leur transport vers d'autres sites spécialisés dans le recyclage de ces batteries. Implantée à Anvers en Belgique, à Varsseveld aux Pays Bas et à Essen en Allemagne, son siège social est situé à Lille.

L'entrepôt du Port Fluvial de Béthune où se situera l'activité de RECUPBAT est un bâtiment de 600m2 susceptible d'accueillir un stockage maximum de 49 tonnes de batteries usagées :

- Batteries au plomb en provenance des automobiles et véhicules de transports.
- Batteries au plomb en provenance de chariots élévateurs (en bacs acier).

Le projet consiste à stocker les batteries au plomb usagées que les particuliers peuvent ainsi éliminer sans risque de voir ces batteries abandonnées dans des lieux non dévolus à cet usage. L'environnement est ainsi préservé des risques de pollution liés aux incivilités de certains. Les batteries sont ensuite acheminées par voie routière vers des centres de recyclage adaptés à cette activité.

7.2 AMÉNAGEMENT DU HANGAR DE STOCKAGE

Le hangar, propriété de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Artois est loué à la Sté RECUBAT, sous convention d'occupation temporaire.

Cette dernière, afin de répondre aux critères de sécurité attachés à son activité, a procédé à certains aménagements de la zone de travail. Ainsi, le hangar, d'une surface de 600m2 a été aménagé dans la lutte contre le feu et la pollution chimique des sols.

On peut en effet imaginer les conséquences d'un incendie dans un hangar où sont stockées plusieurs tonnes de batteries constituées de plastiques, de plomb de cuivre et de restes d'électrolyte contenant de l'acide sulfurique.

On peut également imaginer le résultat d'un arrosage d'eau d'extinction, à l'intérieur du hangar, si dans les deux cas aucune mesure n'était prise en vue de protéger et la société voisine et les sols situés à proximité du hangar et sous ce dernier.

Des moyens appropriés sont donc mis en place ou en cours de mise en place, afin de répondre au précaution liées à cette activité classée pour l'environnement.

8 RÉSUMÉ DU DOSSIER TECHNIQUE DE DEMANDE D'AUTORISATION

Le dossier de demande d'autorisation, établi par le bureau EGEA Environnement a fait en ce sens, un travail très important de recherche et d'investigations en vue de préconiser toutes les solutions à mettre en œuvre afin de sécuriser l'activité de RECUPBAT dans le hangar qu'elle occupera.

- Analyse complète de toutes les incidences possibles liées à l'activité sur
    - La sécurité,
    - Les risques d'incendie,
    - Les risques de pollution,
    - L'adéquation avec les différents aspects environnementaux,
        - SCOT, PLU, PPRI, PPRT, URBANISME, TOURISME, TRAFIC ROUTIER, TVB, VOISINAGE, POLLUTIONS OLFACTIVES ? SONORE, LUMINEUSE,
- Affichages de sécurité en vue d'informer les utilisateurs du hangar sur les dangers et les précautions à prendre
- Création d'un système anti-feu entre la Sté RECUPBAT et son voisin immédiat :
    - Mur anti-feu et flocage de la partie haute sous toiture
    - Mise en place de moyens adaptés de lutte contre l'incendie :
        - Extincteurs, RIA, détecteurs, moyens de communication internet, balisage
- Etanchéification de la partie basse des murs de rétention d'eau en cas d'arrosage contre l'incendie :
    - Joint étanche en partie basse sur une hauteur de 60 cm
    - Barrière étanche sur la porte d'accès au hangar.
- Pose d'exutoires de fumées
- Protections contre la foudre dans les armoires électriques

9 MODE OPÉRATOIRE DU TRANSIT DES BATTERIES USAGÉES

9.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX

Les dépositaires de bacs de récupérations reçoivent de chez RECUPBAT, avec qui ils sont partenaires, des bacs en polyéthylène vides. Construits en matériau résistant à l'acide sulfurique (Polyéthylène), ces bacs sont destinés à recevoir les batteries usagées. Résistant à l'agression chimique des possibles fuites des batteries au plomb, ces bacs sont de plus, extrêmement résistant aux chocs et peuvent contenir un nombre de batteries pesant jusqu'à 1 tonne. Les bacs sont bien sûr marqués selon le marquage normalisé qui spécifie leur contenance.

Une fois remplis dans les limites de quantité et de poids, imposées par la Sté RECUPBAT, celle-ci mandate ses transporteurs sous contrat, afin de rapatrier les bacs pleins dans le local de RECUPBAT où les batteries seront stockées en attente de leur transit vers les centres de recyclage RECYLEX (Valenciennes ou Villefranche sur Saône).

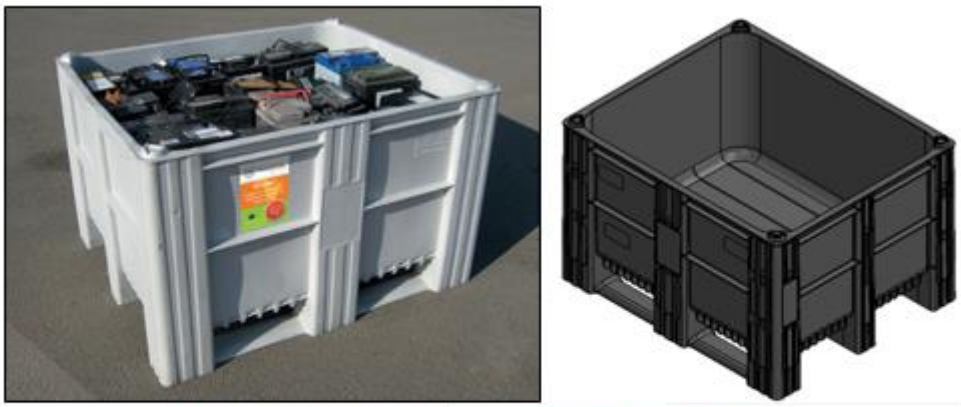
Stockés sur une superficie de 100 m2 située dans le hangar de 600m2 de RECUPBAT, les bacs de stockage contenant les batteries usagées, sont regroupés sur 6 ilots de façon à permettre les entrées des camions de transport et les mouvements des chariots élévateurs en vue de transvaser les batteries des bacs, dans les remorques des transporteurs.

La quantité optimale pour le transport étant atteinte, les transporteurs sous-traitants viennent prendre leur chargement de batteries usagées, dans le hangar de RECUPBAT. Les remorques qu'ils utilisent sont entièrement en acier inox et sont munies de hayons arrières basculant et étanches en position fermée.

Les bacs de batteries usagées sont munis sur leur partie inférieure, d'un plancher double qui permet au chariot élévateur de les lever et de les retourner afin d'en vider le contenu dans les remorques. Le double plancher restant ainsi prisonnier des fourches des chariots, les bacs vidés sont ensuite ré-empilés vide dans une zone d'attente, avant de repartir pour un nouveau cycle de chargement chez les partenaires.

RECUPBAT a fait construire un outillage spécifique tout inox, permettant de saisir de façon sécurisée, les bacs en polyéthylène contenant les batteries, afin que ces bacs ne puissent se retourner prématurément lors de leur vidage dans les bennes des camions.

Les fourches du chariot de manutension pénètrent dans les deux fourches « femelles » du support, ce dernier venant se glissersur le bac qu'il emprisonne par ses glissières supérieures.



Bacs DOLAV 1000 - ACE, utilisés pour l'entreposage des batteries

Les bacs peuvent être empilés, et résistent à une charge de 5 tonnes.

Bacs empilés sur 3 niveaux

Les bacs disposent d'une étiquette autocollante où figurent les coordonnées de l'entreprise RECUPBAT ; notamment le numéro de téléphone à appeler lorsque le bac est rempli.

9.2 LE CHARGEMENT DES CAMIONS

La barrière de rétention d'eau, située à l'entrée du hangar est déposée, et le camion du sous-traitant STVH ou COMATRANS rentre à l'intérieur du hangar ; la barrière de rétention est ensuite reposée et verrouillée. Les bacs pleins sont alors manutentionnés à l'aide d'un chariot élévateur, qui lève le bac, l'amène au-dessus de la benne, le retourne et provoque ainsi par gravité, la chute des batteries usagées dans la benne.

Les bacs sont manipulés à l'intérieur du hangar et sont vidés dans les bennes des transporteurs. Une fois remplie, la benne est couverte d'une bâche étanche, avant de prendre la route vers un centre de recyclage. La protection contre les risques de pluie à l'intérieur des bennes permet d'éviter la sortie d'électrolyte des batteries par noyage, source de pollution au déchargement et d'altération du poids de batteries usagées livrées au centre de recyclage, les paiements étant faits au poids de matière livrée.

Le commissaire enquêteur a attiré l'attention du pétitionnaire, dans les commentaires de son procès-verbal sur les aspects sécuritaires, à bien délimiter autour de cette phase de chargement des bennes, assez délicate.

9.3 PROCESSUS DE CHARGEMENT D'UNE BENNE : «PETITES BATTERIES »

Le chariot élévateur lève le container de batterie et l'approche au-dessus de la benne

Le container est ensuite retourné par le chariot élévateur, afin que les batteries rejoignent par gravité le fond de la benne.

L'aspect sécuritaire est alors très important, l'ensemble des batteries usagées, déversé en quelques secondes dans la benne du camion, fait un poids d'environ 1 tonne, et les impacts des batteries qui s'entrechoquent en tombant les unes sur les autres, peuvent projeter des morceaux de plastiques, voire des projections de gouttelettes d'électrolyte vers l'extérieur de la benne.

Une attention soutenue est donc à apporter à la surveillance du bon déroulement de cette opération et la vigilance du conducteur de chariot doit être particulièrement attentive à l'environnement de la benne et à la zone de sécurité qui l'entoure.

9.4 TRANSPORT DES BATTERIES USAGÉES DANS LES BENNES

La collecte des containers contenant les batteries usagées, depuis les divers lieux de collecte, et la livraison en vrac des batteries vers les centres spécialisés de recyclage (RECYLEX à Valenciennes ou Villefranche sur Saône) est sous-traitée à plusieurs transporteurs agréés dans ce genre particulier de transport routier.

Le transport de « déchets contenant des substances dangereuses » impose aux transporteurs certaines règles et une certification ADR pour cette activité. La manipulation au chargement et au déchargement des batteries présente en effet certains dangers de par le fait qu'elles peuvent contenir des restes d'électrolyte contenant de l'acide sulfurique.

9.5 BATTERIES USAGÉES DE CHARIOTS ÉLÉVATEURS

Ces batteries, conditionnées dans des bacs métalliques sont beaucoup plus importantes en taille et en poids. Usagées, elles sont stockées sur palettes cerclées et filmées pour éviter tout risque d'épanchement d'électrolyte qu'elles contiennent. Elles sont transportées en position verticale, sur leur palette. Les palettes sont posées et sanglées sur un support lui-même posé dans le fond de benne du camion.

On peut imaginer les impacts provoqués par leur poids sur le corps des autres batteries , lors de la chute dans le fond de la benne.

9.6 SIGNALÉTIQUES

Les bennes des camions dédiés au transport de ces batteries sont étanches, et entièrement en acier inoxydable (ou recouvertes intérieurement, d'un revêtement plastique) ; leur étanchéité est régulièrement contrôlée (corps de benne et hayon hydraulique étanche arrière), ceci en vue d'éviter des pertes éventuelles d'électrolyte durant le transport.

Elles sont équipées de l'affichage de sécurité obligatoire indiquant le type de produit transporté.

Les transporteurs disposent d'une licence spéciale de transport des matières dangereuses par route ADR.

Le guide des transport ADR (Transport routier des matières dangereuses) précise un certain nombre de règles que le transporteur doit impérativement respecter.

Même si ces règles paraissent logiques, il est indispensable que le conseiller en sécurité s'assure qu'elles soient strictement respectées, pour ce qui est des contrôles réalisables sur site.

La licence du chauffeur, le certificat de contrôle de l'étanchéité de la benne, la couverture correcte de la benne avant son départ, la fermeture verrouillée du hayon arrière et le marquage doivent être vérifiés avant chaque départ.

7.2.2. Accumulateurs usagés (UN 2794, 3795, 2800 et 3028 - instructions VC1, VC2 et AP8)

- Le transport des accumulateurs usagés en « vrac benne » est autorisé sous certaines conditions particulières et dans des bennes spécialement équipées.

- Le matériau de la benne doit être en acier résistant aux matières corrosives contenues dans les accumulateurs. Les aciers moins résistants sont autorisés si la paroi est suffisamment épaisse ou munie d'une doublure ou d'un revêtement en plastique résistant aux matières corrosives.

- La benne doit être garantie par construction contre toute fuite de matière corrosive pendant le transport. Elle doit être couverte au moyen d'un matériau résistant aux matières corrosives.

- La hauteur de chargement ne doit pas dépasser le bord supérieur des parois de la benne.

- Les bennes ne doivent pas contenir d'accumulateurs renfermant différentes matières, ni d'autres marchandises susceptibles de réagir dangereusement entre elles.

9.7 DOCUMENTS DE TRANSPORT

Chaque transport est accompagné de documents spécifiques au transport réalisé donnant toutes les précisions sur la nature du contenu de la benne : fiche de suivi de déchets, lettre de voiture.

On trouvera en annexe un modèle de ces documents. Ces documents font d'ailleurs partie du dossier de demande d'autorisation.

10 RISQUES ET CONSEILLER DE SÉCURITÉ

10.1 LE CIFMD

Il s'avère que le stockage et le transit des batteries usagées est considéré comme une activité à risques. C'est d'ailleurs pour ce motif, que l'installation de la société RECUPBAT est considérée comme une Installation Classée Pour l'Environnement.

Le Comité Interprofessionnel pour le développement de la Formation dans les transports de Marchandises Dangereuses (CIFMD) rappelle, selon les textes, que l'entreprise dont l'activité comprend l'expédition ou le transport de marchandises dangereuses, ou les opérations connexes d'emballage ou de chargement, le remplissage ou le déchargement, cette entreprise a **l'obligation** de désigner un ou plusieurs conseillers à la sécurité, qui sont chargés d'aider à la prévention des risques, pour les personnes les biens ou l'environnement, risques inhérents à ces activités.

L'arrêté TMD mentionne, à l'article 6, les entreprises exemptées de la nomination de ce ou ces conseillers ; il apparait, dans le cadre de la législation, dès lors que les marchandises déchargées sont mentionnées dans la désignation des activités soumises à autorisation de la rubrique correspondante de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, ces entreprises ne sont pas exemptées. La Société RECUPBAT entrant dans ce cadre, elle est donc soumise à la présence obligatoire d'un ou de plusieurs conseillers de sécurité.

Ce ou ces conseillers seront ainsi nommés sur examen national suite à une formation dispensée par le CIFMD, Comité Interprofessionnel pour le développement de la Formation dans les transports de Matières Dangereuses.

Un conseiller a été nommé par RECUPBAT, qui se chargera de vérifier l'agrément de la certification de ce conseiller, par les organismes officiels Français.

10.2 LES TACHES PARTICULIÈRES DU CONSEILLER DE SÉCURITÉ :

- Examiner le respect des prescriptions relatives au transport de matières dangereuses :
  - Examen des pratiques et des procédures.
- Conseiller l'entreprise dans les opérations concernant le transport de ces matières.
- Assurer la rédaction d'un rapport annuel sur les activités de l'entreprise destiné à la direction de l'entreprise :
    - Ce rapport est conservé 5 ans et devra être mis à la disposition des autorités nationales à leur demande.

10.3 RÔLE DU CONSEILLER DE SÉCURITÉ

Ses fonctions dans le site d'activité sont très importantes et son rôle de suiveur des procédures, de rapporteur des déroulements d'activité auprès de la direction en font le principal acteur du respect des procédures de sécurité et de leur optimisation.

11 LUTTE CONTRE LE FEU ET LA FOUDRE DANS LE CADRE DE L'ACTIVITÉ

Le dossier d'EGEA Environnement traite les différentes sources de feu qui peuvent naitre de l'activité de RECUPBAT ; ces risques peuvent être inhérents à l'activité ou extérieurs :

- Risques d'incendie

  Ces risques sont en rapport avec les possibilités de feu que pourraient générer des courts-circuits entre bornes de batteries, qui ne seraient pas totalement vidées de leur électrolyte. Ces dernières conserveraient ainsi une énergie suffisante pour créer des étincelles, source potentielle de feu.

  Il est à noter qu'une prescription formelle d'interdiction de fumer dans le bâtiment est mise en place.

  D'autre part, aucun chauffage n'est existant dans le hangar de stockage.

Le chariot de manutention des bacs est un chariot électrique ; l'absence de moteur thermique supprime le risque de feu.

Toutes les mesures sont prises par le pétitionnaire pour éviter au maximum toutes sources de danger pour un départ de feu.

- Risque de Foudre
  Ce risque n'est pas à négliger, dans un environnement industriel où passent, en proximité du toit du hangar, des lignes de distribution de l'énergie électrique (réseau ENEDIS), les pylônes métalliques étant par définition, des cibles premières de la foudre, en cas d'orage.

12 LE SDAGE ARTOIS/PICARDIE ET LE SAGE DE LA LYS

Certains points de la demande d'autorisation ont été considérés comme insuffisamment traités et ont donné lieu à un tableau des insuffisances, dans les mesures prises. Le pétitionnaire s'est engagé dans un certains nombres de mesures en cours et à venir à court terme, qui sont notifiées dans le tableau concernant le SDAGE Artois/Picardie et le SAGE de la Lys.

Ces mesures concernent entre autres, la consommation d'eau, la rétention d'eau en cas d'incendie par la barrière FEUGIER et son utilisation, et la micro-station qui sera posée par le port de Lille. Les eaux vannes collectées seront traitées par le port fluvial.

13 LE DOSSIER D'ENQUÊTE : LA DEMANDE D'AUTORISATION

13.1 CONSULTATION DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

La Sté RECUPBAT a déposé le 22/02/2018une demande d'examen au cas par cas, dans le cadre de l'avis de l'autorité environnementale sur la mise na œuvre de son activité.

La DREAL a répondu à la Sté RECUPBAT le 26 mars 2018 en précisant que le projet d'implantation déposé n'était pas soumis à l'étude d'impact, mais que RECUPBAT n'était pas dispensé des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

13.2 DEMANDE D'AUTORISATION D'ICPE

La Sté RECUPBAT a fait parvenir en préfecture du Pas de Calais, le 19-07-2018, une demande d'autorisation d'exploiter une ICPE, selon les articles L511-1 à L517-2 et R512-1 à R516-6 du code de l'environnement. La nature de l'installation est classée 2718.

Cette demande d'autorisation était accompagnée :

- D'une présentation générale de RECUPBAT
- D'une étude d'incidence environnementale,
- D'une étude des dangers liés à cette activité,
- D'une notice « hygiène et sécurité »
- D'un résumé non technique du dossier
- Des annexes nécessaires à la complétude et à la compréhension du dossier.

Le dossier est bien réalisé et expose de façon claire et détaillée tous les aspects qu'appelle une demande d'autorisation pour ce type d'activité.

14 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

14.1 DÉSIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

À la demande du préfet du pas de calais du 17/9/2019, demandant la nomination d'un commissaire enquêteur, le tribunal administratif de Lille, vu le code de l'environnement dont les articles L123-1 et suivants, a nommé Mr Philippe FOVET commissaire enquêteur pour l'enquête publique ayant pour objet l'exploitation d'une installation de transit de déchets dangereux sur le port fluvial de Béthune.

MODALITÉS DE L'ENQUÊTE

14.2 PUBLICITÉ ET AFFICHAGE RÉGLEMENTAIRE de l'enquête

L'enquête publique concernant le projet d'activité de la Sté RECUPBAT a bien été portée à la connaissance du public selon les articles R123-9 à 123-11 du code de l'environnement.

- Affichage d'avis d'enquête au format A2 (42x59,4cm), le motif AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE en caractères gras de 2cms, le texte en noir sur fond jaune.
    - 1 affiche A2 a été affichée sur le hangar qu'occupera la Sté RECUPBAT dans la zone du port fluvial.
    - 1 Affiche A2 a été affichée sur la grille d'accès à la zone d'activité du port fluvial.
    - 1 duplicata d'affiche d'avis d'enquêteA3 lettres noires sur fond blanc(mis à disposition des mairies par la préfecture d'Arras).
        - À l'entrée de la mairie de Béthune.
        - À l'entrée de la mairie de Beuvry.
        - À l'entrée de la mairie d'Essars.

Les trois Mairies, ainsi que le pétitionnaire, la Sté RECUPBAT, ont fourni au commissaire enquêteur un certificat d'affichage dument signé, joint aux annexes de cette enquête.

D'autre part, le site internet de la préfecture http://www.pas-de-calais.gouv.fr a permis au public :

- De s'informer de l'entier contenu du dossier technique fourni par le pétitionnaire, sur sa future activité,
- D'y déposer, s'il le souhaitait ses observations sur le projet

Parution dans la presse de l'avis d'Enquête publique.

L'avis d'enquête publique est paru 15 jours avant le début de l'enquête et 8 jours après que celle-ci ait commencé, dans deux journaux locaux :

- La Voix du Nord
- Nord Éclair

Les mairies de Béthune, Beuvry et Essars ont fait parvenir au commissaire enquêteur un certificat d'affichage, certifiant la présence visible des avis d'enquête durant toute la durée de celle-ci. Ces certificats seront inclus dans les annexes.

Le commissaire enquêteur considère que l'affichage a été réalisé de façon correcte, que le site internet était accessible à tous, autant à domicile que dans les mairies, que les parutions dans la presse ont été faites conformément aux nombre et délai prescrits par l'article R123 et qu'ainsi, le porter à connaissance du public a été réalisé dans le respect des textes législatifs.

15 CLIMAT DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique concernant l'activité de la Sté RECUPBAT n'a manifestement pas mobilisé le public : aucune visite n'a eu lieu durant les trois permanences et aucun courriel ni courrier n'ont été envoyés à l'attention du commissaire enquêteur ni déposés à la mairie de Béthune, siège de l'enquête publique.

On peut expliquer ce manque de mobilisation par le fait que le projet d'activité de la Sté RECUPBAT se situe dans un secteur d'activités industrielles, situé dans la zone du port fluvial de Béthune, et que les habitations les plus proches sont localisées, à vol d'oiseau, à 260 m et plus du hangar où se déroulera l'activité de stockage et de transit de batteries usagées.

Le terme « déchets dangereux n'a pas interpellé le public, les riverains les plus proches se trouvant éloignés de plus de 250m d'une zone industrielle et artisanale, approchée et fréquentée uniquement par les industriels qui y pratiquent leurs activités.

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE
DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPLOITER UNE INSTALLATION
DE TRANSIT DE DÉCHETS DANGEREUX
PAR LA SOCIÉTÉ RECUP'BAT

La création d'une activité de ce type peut, interpeller principalement les industriels dont les entreprises sont déjà en activité dans cette zone portuaire à orientation artisanale.

L'avis d'enquête publique extérieurement affiché sur les locaux qu'occupera la Sté RECUPBAT, ainsi que sur la grille d'entrée du port fluvial, définissait très clairement le type d'activité qui y serait développée. De plus le site internet de la préfecture où est déposé sous forme numérique le dossier technique complet du pétitionnaire était consultable 24/24-7/7 par toute personne, ainsi que la version papier en mairie de Béthune de Beuvry et d'Essars, aux heures d'ouverture de ces mairies.

16 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE ET RÉCUPÉRATION DU REGISTRE D'ENQUÊTE

La clôture de l'enquête publique a eu lieu en fin de troisième et dernière permanence, organisée le jeudi 24 novembre 2019 en Mairie de Béthune.

La permanence se terminant à 17h00, heure de fermeture de la mairie de Béthune, le commissaire enquêteur a donc récupéré le registre d'enquête clos par ses soins à 17h00.

Le commissaire enquêteur a laissé en mairie de Béthune le dossier technique qui sera archivé momentanément par le service d'urbanisme de la mairie.

Le commissaire enquêteur a pris connaissance, auprès des mairies de Beuvry et d'Essars, des éventuelles questions du public, informé par les duplicatas d'affiche d'avis d'enquête publique, fournis par la préfecture d'ARRAS et apposés, à la vue du public, pendant toute la durée de l'enquête, dans chacune des trois mairies.

Les mairies de Beuvry et d'Essars conserveront également momentanément, dans leurs archives d'urbanisme, les dossiers techniques qui, tout comme celui situé en mairie de Béthune, restent la propriété du pétitionnaire RECUPBAT.

17 OBSERVATIONS DES PPA ET DU PUBLIC

Le public ne s'est pas interrogé en vue de connaitre la nature exacte d'une activité, malgré l'affichage des avis d'enquête dans les 3 mairies concernées de Béthune, Beuvry et Essars.

17.1 Le public

Les trois permanences n'ont donc reçu aucune visite et ainsi, aucune observation n'a été portée sur le seul registre d'enquête situé en mairie de Béthune, siège de l'enquête publique.
Le commissaire enquêteur s'est donc constitué personne du public afin de poser les questions nécessaires à la mise en lumière des points du dossier, restés imprécis ou incomplets.

17.2 Réponse du 25/09/2018 de la DREAL

La DREAL a donné réponse à la demande d'autorisation en mentionnant les insuffisances que le pétitionnaire doit régler afin de pouvoir envisager une réponse finale favorable. RECUPBAT s'est engagé dans un certain nombre d'action, en vue de traiter ces insuffisances dans les meilleurs délais, en tenant informé la DREAL des contacts, devis et mise en œuvre des solutions qui en découlent

17.3 Délibération Mairie de Béthune

Les services de l'urbanisme ont indiqué au commissaire enquêteur, qu'aucune réunion du conseil municipal n'étant prévu au mois de décembre 2019, il n'y aurait pas de délibération du conseil minicipal sur l'activité en projet de RECUPBAT, la conséquence en éest un accord tacite donné au projet.

17.4 Délibération Mairie de BEUBRY

Aucun avis de délibération du conseil municipal sur l'activité en projet de RECUPBAT n'ayant été reçu, la conséquence en est un accord tacite donné au projet.

17.5 Délibération Mairie d'ESSARS

Aucun avis de délibération du conseil municipal sur l'activité en projet de RECUPBAT n'ayant été reçu, la conséquence en est un accord tacite donné au projet.

18 PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE

Un procès-verbal de synthèse a été rédigé par le commissaire enquêteur et a été transmis au pétitionnaire, le jeudi 21 novembre soit 7 jours après la clôture de l'enquête publique.

Au-delà du fait qu'aucune observation n'a été déposée par le public, qu'une seule personne s'est présentée en mairie de Béthune et a interrogé les services de l'urbanisme, dépositaires du dossier technique, sur la dangerosité de l'activité de RECUPBAT, sans toutefois laisser une observation sur le registre d'enquête, au-delà de ces constats, le commissaire a rassemblé les questions qui auraient dû ou pu venir à l'esprit du public, interrogations que le simple titre de l'avis d'enquête aurait pu faire naitre.

Le lecteur trouvera ci-après les différents commentaires/questions posés par le commissaire enquêteur au pétitionnaire et les réponses apportées par ce dernier.
Le commissaire enquêteur a porté certaines observations sous les réponses du pétitionnaire, dont il intègrera l'esprit et les mesures à prendre par les protagonistes, mesures qui en découlent.

19 PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE INTÉGRANT LE MÉMOIRE EN RÉPONSE DE RECUPBAT

19.1 Préambule

Le stockage et le transit de batteries usagées est considéré comme une activité de traitement de matériaux dangereux, au titre des articles L541-2, 541-7, 541-11,543-124 à 134.

En conséquence, il apparait indispensable d'analyser de façon méthodique, tous les points concernés par des risques de troubles portés à l'environnement, en considération des textes réglementaires et législatifs qui entourent cette activité.

Nonobstant les observations déposées par le public, le commissaire enquêteur a le devoir de s'interroger sur tous les aspects traités par le dossier, et sur ceux qui n'y apparaissent pas ou de façon insuffisamment précise.

19.2 Nota sur les observations du public

Le public a été informé par les campagnes publicitaires procédées comme prescrit par les L123-10 et R123-9 à 11, par avis d'affichage comme par l'édition de l'avis d'enquête paru en presse dans deux journaux : La Voix du Nord Edition de Béthune et Nord Éclair. La mobilisation n'a toutefois pas déplacé ou interpelé le public, au regard de l'absence d'observations, de courriels et de courriers.

Le public n'a en effet, déposé aucune observation sur le registre d'enquête déposé en mairie de Béthune, siège de l'enquête publique. Aucune observation n'a été enregistrée sur le site internet de la préfecture et aucun courrier postal n'a été envoyé au commissaire enquêteur.

Une seule personne, qui n'a pas souhaité laisser un commentaire sur le registre d'enquête, s'est présentée à la mairie de Béthune et a demandé à voir le dossier ; elle a posé quelques questions sur la dangerosité de l'activité du site, mais malgré l'incitation de la personne du service de l'urbanisme qui l'a reçue, à revenir lors de la dernière permanence, cette personne ne s'est pas représentée.

Le commissaire enquêteur prendra donc la place d'un observateur extérieur, attentif au respect de tous les aspects législatifs et réglementaires de sécurité que la Sté RECUPBAT se doit de mettre en application, afin de respecter l'environnement, la santé des personnes en activité, dans et à proximité du local où s'exercera le stockage, et le transit de batteries usagées, produits réputés dangereux.

Toutes les questions et commentaires du commissaire enquêteur sont donc ci-après rédigés dans le but de s'informer auprès du pétitionnaire, de la connaissance de ce dernier sur les textes et règlementations, afin de s'assurer que celui-ci respecte les orientations et obligations fixées par les arrêtés législatifs et réglementaires, et les termes de sécurité générale en entreprise, dans le cadre de la législation du travail dans un objectif de protection des opérateurs évoluant sur le site de RECUPBATX

Il est possible que certaines réponses soient incluses dans le dossier de présentation et qu'elles aient échappé à la lecture du commissaire enquêteur. Vous voudrez bien en ce cas préciser le document dans lequel elles se situent.

---

20 QUESTIONS du COMMISSAIRE ENQUÊTEUR,

Réponses du pétitionnaire RECUPBAT

20.1 Le bâtiment : accès

20.1.1 Sécurité à l'ouverture du hangar

Le hangar est actuellement fermé par un cadenas à combinaison à chiffres. Ce type de fermeture est relativement peu sécurisant, pouvant être facilement cisaillé ou fracturé. Une serrure de sécurité doit être envisagée qui soit manœuvrable par les personnes autorisées à l'accès dans le hangar. Ceci dans le but de rendre l'accès au hangar suffisamment sécurisé.

1-Quel type de fermeture le pétitionnaire envisage-t-il d'installer pour sécuriser les accès au hangar ?

Un double cadenas est en place à l'extérieur, accroché à des supports renforcés soudés aux portes ; une des deux portes est sécurisée, verrouillée au poteau à l'intérieur par 2 loquets coulissants.

2-Une liste tenue à jour des personnes autorisées à l'accès dans le hangar sera-t-elle à disposition et contrôlée par le conseiller de sécurité ?

Oui

3-Le personnel du port fluvial aura-t-il accès la nuit au hangar ?

Oui

20.1.2 Sécurité à la fermeture du hangar

La dernière personne quittant le hangar le soir, est logiquement tenue de vérifier préalablement à son départ :

- Que toutes les portes seront bien fermées.
- Que les exutoires de fumée en toiture sont partiellement fermés (ventilation préservée mais en position « anti-pluie ».
- Qu'aucune personne n'est restée à l'intérieur du bâtiment, dans le hangar comme dans les locaux sociaux.
- Que tous les équipements électriques sont coupés, hormis bien sûr, le système de surveillance, les alarmes et sécurités du bâtiment.
- Que, si la barrière Feugier n'est pas en place :
    - Elle doit contrôler que la zone de pose de la barrière FEUGIER est propre et exempte de particules susceptibles d'en empêcher la bonne application au sol du joint d'étanchéité de la barrière et le cas échéant de la nettoyer.
    - Elle doit mettre en place la barrière FEUGIER et de la brider au sol à l'aide des vérins.

Cette personne est enfin tenue :

- De fermer la porte du hangar à l'aide de la serrure sécurisée.
- De vérifier la mise en service du système de télésurveillance du hangar.

Un oubli ou manquement à l'une de ces opérations pourrait être lourd de conséquences.

1-Cette procédure est-elle validée par le pétitionnaire et comment sera contrôlée, chaque soir, la bonne et complète exécution de cette procédure ?

Oui, la procédure est validée. Le contrôle sera effectué chaque soir (appel téléphonique + vérification via les caméras de surveillance).

20.2 Barrière FEUGIER « BIOGARD manuelle »

Une barrière FEUGIER est située à l'entrée du hangar, par où accèdent et sortent les camions. Il est mentionné à plusieurs reprise dans le dossier de présentation :

- **En cas d'incendie**, la mise en place de la barrière permettra au bâtiment de former rétention…… (P18)
- Une barrière étanche et amovible est installée **en cas de besoin** au niveau de l'entrée. (P72)

Ces propos contredisent la procédure d'utilisation de la barrière étanche de rentrée. (Annexe I Point5)

La procédure impose en effet que la barrière étanche soit <u>posée en permanence</u>.

Cette barrière sera de plus manipulée par tous les transporteurs, qui auront à charge de la déposer pour rentrer dans le hangar et de la reposer dès le camion entré, et de procéder à l'inverse à la sortie du camion.

L'efficacité de cette barrière de retenue d'eau tient à l'étanchéité des guides latéraux, mais aussi à son contact sur le sol et donc au soin apporté par celui qui la manipule, à s'assurer que le sol est exempt, sur la zone d'appui du joint de la barrière, de tous matériaux susceptibles de l'endommager ou d'inhiber son effet.

> *1-Le pétitionnaire prévoit-t-il de contrôler régulièrement l'état du joint et du sol, au niveau de la surface assurant l'étanchéité, état du sol que les passages répétés des camions pourraient endommager, et rendre inefficace au niveau de l'étanchéité avec le joint de la barrière ?*

Comme il a été précisé dans le cadre du complément à l'étude de dangers, la barrière sera effectivement laissée en permanence, et ne sera retirée que ponctuellement (et temporairement), le temps de permettre les livraisons et expéditions de batteries. Un contrôle quotidien sera effectué, et le remplacement immédiat des pièces éventuellement endommagées, ou ne permettant plus de garantir l'étanchéité du dispositif, est prévu. Cette vérification fait partie de la routine standard de notre responsable maintenance Mr. ROES Erwin.

> *2-Tous les conducteurs disposent-ils de toutes les précisions pour une bonne utilisation de cette barrière étanche et sous quelle forme ?*

Oui, la procédure est rédigée en plusieurs langues (français, anglais, et néerlandais) ; elle est affichée à l'entrée du bâtiment, et fait partie du manuel Qualité.

> *3-Comment le pétitionnaire compte-t-il vérifier l'étanchéité de la barrière FEUGIER sous la pression de 120 m3 d'eau retenus dans le hangar ? Un test en condition est-il prévu ?*

Pas de test prévu. Les paramètres de résistance à la pression de l'eau ont été pris en compte dans le cahier des charges lors de la fabrication de la barrière, qui a été dimensionnée pour cet usage.

20.3 <u>Sol du hangar</u>

Selon les calculs, les parois constituées de blocs de béton VEGOMUR constituant une paroi coupe-feu et un rebord de retenue d'eau en cas d'arrosage contre un incendie, exercent sur le sol, en périphérie du bâtiment, une pression au sol extrêmement importante.

L'intégrité mécanique de la dalle est en effet sollicitée de façon continue, par :

- La charge des Blocs VEGOMUR entourant l'intérieur du hangar (360 tonnes reparties sur la périphérie de la dalle du hangar) soit :

- Plus de 235 tonnes sur le mur de séparation d'avec le hangar mitoyen, côté Est, soit 10,47 tonnes/m2.
- 29,4 tonnes soit 1,30 tonnes/m2 sur le mur opposé, côté Ouest.
- Une charge maximum de 17,6 tonnes sur les murs d'extrémité de 17,6 tonnes, soit 1,68 tonnes /m2 décroissant vers le mur Ouest.

- Les charges de stockage des batteries usagées (49 tonnes sur 100m2 de la zone de leur stockage)
- Le passage répétitif des camions (40 tonnes (environ) à chaque camion)

Cette dalle est marquée par des joints de dilatation (refend mécanique du béton par tronçonnage)

On imagine ainsi la contrainte continuellement appliquée sur les bords de la dalle d'abord, et sur la zone de stockage des batteries et le chemin de roulement des camions-bennes, contrainte agissant en cisaillement sur la bordure extérieure de cette dalle.

1-Le pétitionnaire a-t-il reçu de la CCI de l'Artois, propriétaire du local, les limites de charge au sol et, le cas échéant, a-t-il sollicité l'entreprise ayant réalisé la dalle afin de vérifier si la charge au sol qu'il envisageait d'appliquer sur les bordures de la dalle serait supportable par la structure béton actuelle du sol ?

Lors de la première visite du bâtiment pour la location, une explication de l'activité a été donnée. La dalle béton résiste à de fortes charges, ayant été à l'origine prévue et conçue pour supporter le poids de machines lourdes, et la circulation de poids lourds et engins de manutention. L'usage des blocs VEGOMUR a été préconisé et dimensionné par la société DBV (62113 SAILLY LABOURSE), en connaissance des caractéristiques et des contraintes (notamment du sol) du site, suite à leur visite dans nos locaux.

2-Les joints de dilatation ont-ils été initialement contrôlés au niveau de leur étanchéité aux liquides ?

Oui ; un contrôle visuel de l'état de la dalle (absence de fissures, bon état des joints) a effectué lors de la location ; ce contrôle sera répété régulièrement en phase d'exploitation (par le responsable maintenance, tous les trimestres). Le bon état général de la dalle béton a également ou être apprécié par la DREAL et le SDIS lors de leur visite du site, le 21/11/2018.

3-Un traitement d'étanchéité résistant à l'acide sulfurique a-t-il été appliqué sur toute la surface, avant la mise en activité du site ?

Non ; toutes les batteries sont entreposées dans des bacs étanches et résistants à l'acide (approuvé code UN2794).

4-Quel est le produit d'étanchéité qui a été utilisé pour ce traitement du sol ?

N/A

5-En vue de s'assurer que cette dalle ne se fissure pas, aux joints de dilatation ni en d'autres endroits, une procédure de contrôle de son état et de son étanchéité aux liquides est-elle prévue de façon périodique et à quelle périodicité ?

Un contrôle visuel régulier sera effectué chaque trimestre. Cela fait partie de la routine standard de notre responsable maintenance

6-Par qui sera-t-elle mise en œuvre et qui sera tenu informé des observations faites et des actions à entreprendre ?

Le contrôle sera effectué par le responsable maintenance. Le gérant sera tenu informé suite à chaque contrôle, et prendra les mesures nécessaires suite aux éventuelles observations.

7-Quel type de vérification sera entrepris pour surveiller les retraits et gonflement des argiles (Société, type de sondage, emplacements, périodicité…) ?

A ce jour, aucune vérification périodique n'a été prévue concernant la surveillance des retraits et gonflements des argiles. Toutefois, une surveillance pourra être mise en place par nos soins, si l'inspection des Installations Classées l'estime nécessaire.

L'étanchéité des murs VEGOMUR, en partie basse est assurée par une injection de mousse entre les blocs de la rangée de blocs en contact avec le sol, qui assurera la retenue d'eau en cas d'incendie.

8-Un contrôle de cette étanchéité est-il prévu et à quelle périodicité ?

Le contrôle de l'étanchéité des joints de mousse sera effectué annuellement, par le responsable maintenance.

Commentaire du commissaire enquêteur
Le pétitionnaire s'est engagé à revoir la totalité du sol du hangar :

- *Nettoyage par balayage afin de meilleure visibilité de la dalle,*
- *Contrôle de l'étanchéité des refends,*
- *Contrôle des fissures existantes et traitement de ces fissures ,*
- *Certification du travail réalisé,*

20.4 Pollution du sol - nettoyage

En cas d'écoulement accidentel d'électrolyte sur le sol, et afin d'en éviter la diffusion dans l'environnement intérieur et extérieur au hangar, cet écoulement devra être épongé à l'aide de produits absorbants. La situation est la même en cas de fuite sur le sol de liquide de frein des engins roulants et en cas de renversement de carburant destiné aux chariots élévateurs.

1-Une zone de stockage de produit absorbant sera-t-elle aménagée (balisage du lieu et affiche) ?

Oui

2-Qui sera chargé de veiller à la disponibilité permanente de produit absorbant ?

Le responsable maintenance est chargé de contrôler la disponibilité permanente de produit absorbant lors de sa routine quotidienne. Par ailleurs, l'équipe de chauffeurs certifiés ADR est tenue d'informer le responsable maintenance en cas d'utilisation de produit.

3-Un conteneur à usage de stockage « d'absorbant pollué » sera-t-il mis en place (balisage du lieu et affiche) ?

Oui

4-Par quel moyen l'absorbant pollué sera-t-il évacué, sachant que les produits acides ne peuvent pas être mis dans les poubelles réservées aux déchets ménagers et recyclables enlevés par la PAPREC ?

Les granulés absorbants pollués seront évacués vers la déchetterie la plus proche par un de nos chauffeurs.

En cas de projection accidentelle d'électrolyte sur l'un des occupants du hangar, celui-ci sera rapidement mené vers la douche afin de le débarrasser en urgence, du maximum d'électrolyte dont il a été aspergé. L'eau usée ainsi polluée d'acide s'écoulerait actuellement vers le réseau d'eaux usées.

5-Comment RECUPBAT compte-t-elle séparer cet écoulement d'eau polluée du réseau des eaux usées, et l'évacuer ?

L'eau de la douche est dirigée vers la micro-station qui purifiera l'eau.

20.5 Tableaux électriques : armoire principale – armoire détection incendie

Le dossier de présentation mentionne que les tableaux de distribution électrique et la centrale de détection d'incendie doivent être équipés, de systèmes parafoudres et que ceux-ci doivent être vérifiés périodiquement. Une vérification initiale a été réalisée en Mai 2018.

1-Un contrôle sera-t-il effectué avant le lancement de l'activité de RECUPBAT ?

Oui, un contrôle sera effectué au démarrage de l'activité.

2-Un contrat de vérification périodique sur les bases du rapport « Qualifoudre » est-il signé avec BCM Foudre ou une autre société ?

Non, aucune vérification périodique n'a été mise en place pour l'instant.

3-Une armoire de détection incendie est mentionnée dans le dossier ; a-t-elle été montée et vérifiée au niveau de son isolation aux effets indirects de la foudre ?

La société EUROFEU se chargera de l'installation de l'armoire de détection incendie après confirmation du devis.

4-La pose des parafoudres dans l'armoire de distribution électrique indiquée par BCMFOUDRE a-t-elle été réalisée et vérifiée au niveau de son isolation aux effets indirects de la foudre ?

Les parafoudres prévus dans l'armoire de distribution électrique seront posés par un électricien agréé suite accord de la CCI Grande Lille.

20.6 Ventilation du hangar : exutoires de fumée

Afin de ventiler l'intérieur du hangar de façon à en extraire les vapeurs d'électrolyte et fumées, le hangar devra être équipé d'exutoires de fumée en toiture, comme il est stipulé dans le rapport de présentation. Il est à noter que la toiture est en fibrociment, matière réputée dangereuse pour la santé.

Ils devront permettre une aération efficace du volume du hangar, tout en évitant une entrée accidentelle d'eaux pluviales, en cas de fort orage ou de pluies diluviennes

1-La mise en place de ces volets de ventilation en toiture seront-ils mis en place avant le lancement de l'activité de RECUPBAT et à quelle date ?

Les exutoires de fumée seront posés avant le lancement de l'activité. La commande est en cours auprès de la société FPI basée à 59160 Lomme.

2-Comment seront évacués les parties de toiture découpes pour la pose des exutoires ?

Après consultation de différents prestataires, il a été convenu que les exutoires ne seraient pas posés en toiture, afin de ne pas toucher à l'intégrité de cette dernière (plaques en fibrociment). Les exutoires seront placés dans les parois du bâtiment, en haut, dans la pointe de la toiture (en attente de la confirmation écrite de la SDIS)

3-Quel sera le mode de commande de ces volets et auront-ils une position jour et une autre nuit ? Une affiche sera-t-elle placée afin d'en préciser le fonctionnement et les emplacements de leurs commandes ?

Les exutoires seront reliés à une commande mono zone et pneumatique. L'affiche de fonctionnement sera présente ; la commande se fera au droit de la porte métallique de l'atelier.

20.7 Aires de stockage, passage des piétons, stationnement des engins roulants.

Un marquage au sol devrait permettre aux piétons de circuler sur une zone sensée les protéger des risques accidentels de chargement et de circulation des chariots de manutention, et des camions.

La zone de stationnement des chariots élévateurs doit être à l'écart de la circulation des piétons dans le hangar.

1-Un marquage au sol est-il prévu dans ce but ? Le croquis peut-t-il être mis à la disposition du commissaire enquêteur ?

Oui, un marquage au sol sera réalisé afin de sécuriser la circulation des piétons. Un croquis indiquant le circuit prévu est joint au présent questionnaire.

2-La zone de stockage des bacs contenant les batteries usagées en attente de transit vers les centres de recyclage sera-t-elle matérialisée au sol, en vue d'éviter tout dépôt anarchique des bacs dans le hangar ? Le croquis peut-t-il être mis à la disposition du commissaire enquêteur ?

Oui, la zone de stockage des bacs de batteries sera également matérialisée au sol par un marquage ; cette zone figure sur le croquis précédent.*

3-En sera-t-il de même pour une zone de rangement des bacs vides ?

Oui (idem).

Deux chariots sont actuellement stationnés dans le hangar qu'occupera RECUPBAT.

1-Constituent-t-ils le nombre total des chariots qui seront les outils permanents de déchargement des bacs et de Trans vidage de ces bacs dans les camions ?

Un seul chariot élévateur électrique neuf sera présent dans l'entrepôt lors du démarrage de l'activité.

2-Une zone de charge (en cas de chariot électrique) et de stationnement des chariots de manutention est-elle prévue et matérialisée au sol ? Le croquis peut-t-il être mis à la disposition du commissaire enquêteur ?

Oui (voir croquis précédent).*

3-Où sera stocké le carburant destiné au fonctionnement du (ou des chariots) à moteur thermique ? (Ce carburant peut difficilement être stocké à l'intérieur du hangar, afin de ne pas aggraver la situation en cas d'incendie. Voir les artilesR4227-22 à 27 du code de travail)

N/A

4- Quel est le carburant utilisé par chacun des chariots élévateurs ?

Aucun, il s'agit uniquement d'un chariot électrique.

Commentaire du CE

*Dont acte ; * :le croquis est joint en annexe*

20.8 Transit des batteries usagées stockées dans le hangar

La procédure décrite par l'exploitant est la suivante :

- Des bacs en polyéthylène résistant à une charge mécanique de 1 tonne et à l'acide contenu dans l'électrolyte des batteries, sont mis à disposition des entreprises partenaires.
- Ces partenaires peuvent ainsi y déposer les batteries usagées de leurs clients.
- Des règles leur expliquent clairement la procédure et les limites quantitatives de stockage dans les bacs.
- Une fois le bac plein, le partenaire fait appel à RECUPBAT pour son enlèvement et son remplacement par un bac vide.
- Le bac plein est ainsi transporté par voie routière en transport ADR vers le hangar de stockage de RECUPBAT, hangar situé dans le port fluvial de Béthune.
- Le bac est déposé par chariot de manutention et stocké dans une zone du hangar, limitée et réservée à cet usage.

1-Dans le cadre des mesures de sécurité propres au déchargement des bacs pleins de batteries usagées, et à leur vidage dans les camions bennes à destination des centres de recyclage, une procédure de sécurité sera-t-elle affichée, afin de rappeler de façon péremptoire la procédure de déchargement dans le hangar et de chargement de produits dangereux dans les camions ?

En effet un affichage de la procédure pour le chargement/déchargement de batteries est prévu ainsi qu'une signalisation du porte des EPI. Nous faisons appel a des partenaires transporteurs certifiés ADR, et nos propres chauffeurs sont également tous certifié ADR et en possession d'autorisation de conduite d'un chariot élévateur (CACES). L'ensemble des intervenants est formé aux risques et à la manipulation de matières dangereuses.

20.9 Chargement des batteries usagées dans les camions

Les vidéos reçues de RECUPBAT par le commissaire enquêteur présentent très clairement le mode opératoire de chargement des camions. Les bacs en polyéthylène, remplis de batteries usagées sont ainsi soulevés du sol par un chariot élévateur qui se déplace et se positionne latéralement au camion ; il y déverse, dans la benne en retournant le bac au-dessus du camion ce qui par gravité laisse tomber de deux mètres environ les batteries dans le fond de la benne.

Sans parler du bruit provoqué par la chute des batteries dans la benne, bruit contre lequel se prémuniront les personnes évoluant dans le local, à l'aide d'EPI adaptés, il est clair que les batteries peuvent rebondir, se choquer de par leur poids, et voir ainsi se détruire les parties plastiques réputées protéger les cosses de ces batteries contre tout contact, risquant de provoquer des courts circuits, source probable d'étincelles.

Des risques éventuels d'incidents sont donc présents :

- Risque de chutes accidentelles de batterie en périphérie des camions.
- Risque de court-circuit de cosses sur une batterie mal vidée et donc risque d'étincelles et de départ de feu.

RECUPBAT impose à ses partenaires de stocker les batteries usagées sans acide dans les bacs en polyéthylène qu'il fournit.

1-Les partenaires, chez lesquels RECUPBAT récupère les bacs pleins de batteries usagées, s'assurent-ils que les batteries sont vidées de leur électrolyte avant d'être stockées dans ces bacs ? Que devient l'acide qui est encore dans les batteries ?

Les batteries ne sont pas forcément vidées à 100%. Il peut donc y avoir des résidus d'électrolytes contenant de l'acide dans la benne suite au chargement. La benne est en Inox 316, complètement étanche et résistante à l'acide. La procédure de chargement des bennes par déversement des bacs est la procédure couramment utilisée, par les transporteurs à destination des recycleurs de batteries. Des mesures sont prises lors de la manutention pour éviter le retournement prématuré des bacs, et limiter autant que faire se peut le risque de rebondissement et de choc des batteries dans la benne.

2-Quels sont les moyens de prévention que RECUPBAT compte mettre en œuvre, lors des chargements des camions bennes d'évacuation ?

Pour le chargement des camions bennes, le port des EPI pour les personnes est obligatoire ; des équipements seront tenus à disposition sur place, et les transporteurs, agréés ADR, sont formés à leur utilisation. Des extincteurs sur roues (deux extincteurs de 50 kg de poudre) seront présents sur place également, et placés à côté du camion lors du chargement. Le camion est toujours placé face avant, en direction de la sortie.

3-Sous quelle forme l'information et la mise en garde des opérateurs seront-elles faites ?

Sous la devise du Code 95, les formations au sein du groupe sont focalisées sur la sécurité, la santé et l'environnement (HSE). De plus, les transporteurs agréés ADR suivent une formation spécifique, afin de connaître et de maîtriser les risques liés aux matières dangereuses qu'ils transportent.

4-Pourquoi la préhension des bacs pleins par le chariot élévateur, n'est pas totale (sur la vidéo de présentation, une seule des deux fourches du chariot élévateur est engagée dans le socle du bac, l'autre fourche restant à l'extérieur de la semelle) ?

Cette manipulation a pour but d'éviter le retournement prématuré des bacs, et de réduire au maximum le risque de rebondissement et de choc des batteries dans la benne.

5-Un matériel mobile de lutte contre le feu (type extincteur sur roulettes) sera-t-il prévu et mis à proximité du camion lors des vidages de bacs ?

Oui, deux extincteurs poudre de 50 kg sur roues sont prévus (solution approuvée par le SDIS).

Commentaire du CE

Dont acte

20.10 Batteries de chariots électriques usagées

Le dossier de présentation mentionne dans ses rubriques les batteries de chariots, quant à leur stockage. Il est donc clair que des batteries de chariot élévateurs électriques usagées sont prévues dans l'activité de RECUPBAT. Au regard de leur poids, il est prévisible que ces batteries ne seront pas vidées de l'électrolyte qu'elles contenaient.

1-Comment ces batteries en containers métalliques seront-elles chargées dans les camions bennes ?

Les batteries de chariots électriques, plus volumineuses et plus lourdes, sont cerclées (fixées) sur une palette, et chargées dans le camion à l'aide d'un chariot élévateur. Elles sont ensuite sécurisées dans le camion après chargement par des sangles (prescription).

20.11 Respect de l'environnement

Des espaces enherbés entourent le bâtiment de RECUPBAT, ainsi qu'un bac de rétention d'eaux pluviales creusé dans le sol à proximité du hangar. Ces espaces doivent impérativement être respectés afin d'éviter toute pollution, et d'y préserver les différentes espèces végétales et animales qui s'y abritent.

Tout dépôt de matières quelle qu'elles soient, de déchets ou matériaux pollués y est strictement interdit.

1-Comment le pétitionnaire compte-t-il maitriser une politique de respect de ces espaces et quelle est la personne qui en sera responsable ?

Toutes les activités dans l'entrepôt ont lieu à l'intérieur du bâtiment. Les espaces extérieurs ne font pas partie de la location du bâtiment et sont inaccessibles.

2-À quel emplacement extérieur seront déposées les bennes d'ordures « ménagères » pour leur enlèvement par la PAPREC le jour de ramassage ?

Les conteneurs d'ordures ménagères sont mis à disposition et gérés par le port fluvial. Cette prestation fait partie du contrat de location.

3-L'étude d'incidence mentionne des déchets appelés emballages en mélange générés dans le cadre de l'activité d'exploitation ; de quels types d'emballages s'agit-il ?

Il s'agit principalement de déchets de film plastique (utilisé pour palettiser les batteries volumineuses par exemple), et des emballages des EPI.

20.12 La sécurité à titre général

Le transport de matières dangereuses et le conseiller de sécurité

Depuis le 1er janvier 2019, les sociétés qui expédient des matières réputées dangereuses, tout comme celles qui procédaient, auparavant, au chargement et déchargement de ces matières dangereuses, doivent désigner un **conseiller à la sécurité.**

L'arrêté du 6 février 2019 informe sur la désignation de l'organisme chargé d'organiser les examens initiaux et de renouvellement du certificat de conseiller à la sécurité : ainsi, le CIFMD (Comité Interprofessionnel pour le développement de la Formation dans le transport des Marchandises Dangereuses) a été désigné en tant qu'organisme officiel pour faire passer les examens du Certificat de qualification professionnelle de conseiller à la sécurité.

L'examen initial comprend un questionnaire et une étude de cas. Deux sessions ont lieu chaque année.

Le rôle du conseiller de sécurité est très important vis-à-vis de l'entreprise et des instances extérieures ; sa tache de conseiller et de rapporteur des activités est un levier important pour l'amélioration et l'enrichissement des procédures de sécurité. Il est à noter que les inscriptions se feront ce mois de novembre.

1-Le pétitionnaire a-t-il prévu la nomination d'une personne qui devra s'inscrire afin de passer l'examen lui permettant d'être nommé en tant que conseiller à la sécurité du site de RECUPBAT de Béthune ?

Notre conseiller de sécurité à l'échelle du groupe est Mr. Jaap Nagtegaal.

Cette personne devrait être présente dans les locaux afin de pouvoir suivre les opérations de chargement et déchargement.

2-Un conseiller de sécurité est-il prévu de façon permanente sur le site de Béthune ?

Non

3-Une rencontre périodique d'analyse et d'optimisation des procédures est-t-elle prévue avec les transporteurs ADR « COMETRANS et STHV » ?

Oui, semestriellement.

20.13 Responsable du site RECUPBAT de Béthune

1-Qui sera sur le site, le responsable susceptible de pouvoir agir en cas d'urgence pendant les horaires d'activité dans le hangar ?

En cas d'urgence, le centre de sécurité du Port pourra intervenir immédiatement sur site (les services de maintenance et de gardiennage étant assurés par le centre de sécurité du Port). Les coordonnées de la personne en charge sont clairement affichées sur place.

La grille d'accès à la zone du port fluvial sera modifiée, fermée et manœuvrable à l'aide de badges. Il est donc sous-entendu que cette grille sera fermée la nuit en dehors de la période d'activité des entreprises diurnes.

2-En cas d'incendie ou d'effraction la nuit, qui sera en mesure de permettre l'accès aux services de secours (SDIS et Gendarmerie) ?

Le site est sous détection anti-intrusion et vidéo surveillance 24h/24, avec report sur les téléphones du gérant, et du centre de sécurité du Port (le service de gardiennage étant assuré par le Port fluvial) ; le centre de sécurité du port dispose des procédures pour agir en cas d'urgence.

20.14 EPI : Équipements de Protection Individuels

1-Quel type d'EPI équiperont le local de RECUPBAT ? Qui s'assurera qu'ils sont bien portés par tous les opérateurs ?

Casque, masque, combinaison, gants, chaussures de sécurité, lunettes de sécurité, casque antibruit. Les transporteurs sont agréés ADR et sont formés et sensibilisés au port des EPI.

2-Une fontaine rince-œil sera-t-elle mise en place et balisée dans le hangar ?

Oui

20.15 Alerte générale

En cas d'incident sérieux, le bruit ambiant ne permet pas toujours, qui plus est, à des personnes équipées de casques anti-bruit et concentrées dans leurs activités, d'entendre clairement les appels à l'aide ou à l'évacuation.

1-Un système de sirène avec une signalisation lumineuse, disposant d'une commande facilement accessible sera-t-il mis en place afin d'informer, le cas échéant et malgré le bruit environnant intérieur du hangar, l'ensemble des opérateurs, de la survenance d'un incident grave ?

Oui en combinaison avec l'alarme incendie.

20.16 Surveillance des lieux

Le local occupé par RECUPBAT est réputé être vide de tout personnel la nuit. La survenance d'un incident tel qu'un départ de feu ou une tentative d'effraction peut n'être détectée qu'après une certain laps de temps, qui pourrait ainsi jouer en défaveur d'une efficacité des services intervenants : gendarmerie, SDIS.

1-Quel moyen RECUPBAT envisage –t-il de mettre en œuvre en cas de survenance de l'un ou l'autre de ces incidents, et qui sera chargé d'une action sur place la plus immédiate ?

Site sous vidéo surveillance relié à notre centre de sécurité interne disposant des procédures pour agir en cas d'urgence (voir point 16).

2-Combien de temps faut-il au responsable du site pour s'y rendre en cas d'urgence la nuit ?

Le responsable du site : 2 heures. Mais en cas d'urgence, le responsable gardiennage serait sur site en 5 minutes.

20.17 Interventions du SDIS

En cas de départ de feu, le SDIS est amené à opérer sur les lieux.

1-Quels moyens seront donnés au SDIS pour faciliter son accès de nuit ou les jours fériés, dans le hangar ?

Le SDIS pourrait couper les deux cadenas assurant la fermeture du hangar

2-En cas d'intervention de nuit ou un jour férié, sur « départ de feu », et dans le cas où la Barrière FEUGIER ne serait pas en place, le SDIS disposera-t-il de toutes les informations pour poser correctement cette barrière avant toute projection d'eau dans le hangar ?

Oui, la procédure est affichée sur place.

3-Un éclairage extérieur permettant un accès facilité de nuit et le signalisation d'une présence à proximité immédiate du bâtiment est-elle prévue ?

Oui, cet éclairage extérieur est déjà en place.

20.18 Évacuation des eaux polluées retenues dans le hangar

Dès lors qu'une intervention du SDIS l'oblige à lutter contre le feu, une quantité d'eau pourra être utilisée dans ce but, qui sera contenue, grace à l'étanchéité des bas de murs anti feu étanches et de la barrière FEUGIER., jusqu'à 120 m3. Cette quantité d'eau contenue risque, selon la présence éventuelle d'acide sur le sol, d'être ainsi polluée et donc de devoir être pompée avant que la barrière Feugier ne puisse à nouveau être ouverte.

1-Comment sera réalisé ce pompage et qui le réalisera ? Qu'adviendra-t-il de l'eau polluée ?

En cas d'incendie, une société spécialisée sera contactée afin de procéder au pompage et à l'évacuation de l'eau polluée.

2-Qui sera le coordinateur de cette opération ?

Le gérant du site se chargera de coordonner cette opération.

20.19 Risques d'inondations

Le site de RECUPBAT est implanté dans une zone d'inondation jugée faible.

Le risque n'est toutefois pas nul et la LAWE est parfois sortie de son lit créant quelques montées des eaux.

La conséquence en est l'affleurement de nappes générant l'instabilité des sols.

Le pétitionnaire devra surveiller les alertes météorologiques, afin de répondre à ce cas de figure, en vue d'éviter de possibles entrées d'eau dans le bâtiment, dans le cas où la barrière FEUGIER ne serait pas en place.

En cas de montée des eaux, il sera souhaitable de surveiller la stabilité de la dalle et des sols.

20.20 Garanties financières de mise en sécurité

Selon l'arrêté du 31 mai 2012 : les installations dont la mise en activité est subordonnée à l'existence de garanties financières sont mentionnées à l'article 5° de cet arrêté :

- Les installations soumises à autorisation au titre de l'article L512-2

Dans le dossier de présentation, aucune mention n'est faite sur le calcul des garanties financières de mise en sécurité du site, liées à l'activité de RECUPBAT. Même si le résultat amène à conclure que la somme issue du calcul est inférieure au plafond d'exigibilité d'un dépôt de garanties, le calcul doit être présenté à la préfecture qui statuera officiellement en vertu des textes et du résultat.

1-Le pétitionnaire a-t-il présenté un calcul, selon la méthode préconisée, à la préfecture du Pas de Calais ?

Le calcul du montant des garanties financières a été présenté à la DREAL.

2-Dans la convention temporaire d'occupation, à l'article 23 page 8 il est fait mention d'un dépôt de garantie. Ce dépôt sera-t-il compté dans le calcul des garanties financières

Oui

20.21 Nuisances sonores

Les nuisances sonores liées à l'augmentation du trafic sur les RD937 et RD171, générées par l'activité de RECUPBAT, mentionnées dans l'étude d'incidence parlent d'une augmentation exprimée en % mais ne parlent pas du nombre de camions recensés aux comptages.

Les termes « **négligeable** et **+0.2% »** sont subjectifs et ne permettent pas de définir clairement le trafic réel de camions.

Le but de RECUPBAT comme toute société est d'améliorer son chiffre d'affaire ce qui se manifesterait par une augmentation de son taux d'activité.

> *1-En cas d'augmentation du nombre de rentrées de batteries usagées (Augmentation du nombre de partenaires, densification du stockage et transit augmenté vers les centres de recyclage) que deviendront alors les quantités de camions en circulation sur ces chemins départementaux ?*

Il est difficile de prévoir quantitativement la variation du nombre de camions en circulation sur les routes départementales, n'ayant pas actuellement de visibilité sur une éventuelle augmentation du taux d'activité.

> *2-Il en sera de même pour les activités de déchargement de bacs pleins et de chargement de camions. Quid des nuisances sonores y attachées ?*

Toutes les activités auront lieu à l'intérieur du bâtiment (même les chargements de poids-lourds). Les nuisances sonores à l'extérieur seront donc limitées.

> *3-Qui procèdera aux mesures acoustiques en cas de plaintes de riverains industriels ou particuliers et quelles dispositions seront-t-elles prises selon les résultats des mesures ?*

Le cas échéant, des mesures acoustiques seront réalisées par un prestataire agréé, selon la réglementation et les normes en vigueur. En cas de besoin (dépassement des valeurs limites autorisées), des solutions correctives seront mises en place.

> *4-Le site de RECUPBAT sera-t-il toujours sans activité les samedis et les jours fériés ?*

Oui

---

21 CONCLUSIONS GÉNÉRALES SUR L'ENQUÊTE

Les informations apportées par le pétitionnaire, aux questions posées dans les commentaires du commissaire enquêteur, apportent une réponse claire à la majorité des points exposés dans le PV de synthèse.

Certaines réponses ont été apportées suite au rendu du mémoire en réponse, mais les réponses du pétitionnaire vont dans le sens positif de son engagement à répondre à tous les points qui ont été soulevés par la DREAL et par le commissaire enquêteur.

Les réponses faites par RECUPBAT ont été complété par des informations et engagements envoyés par Mr SCHRETLEN :

- Sur un courriel du 6/12/2019 de RECUPBAT.
- Sur un courriel du 11/12/2019 de RECUPBAT.

Ces courriels sont joints aux annexes.

Le tableau ci-dessous récapitule les questions posées et les réponses apportées. Il comporte un indicateur sur l'aspect positif ou négatif de chacune de ces réponses.

22 ANALYSE DES RÉPONSES DU PÉTITIONNAIRE

Ces réponses sont celles faites aux questions du commissaire enquêteur.

N°	COMMENTAIRES / QUESTIONS	REPONSES →	1	2	3	4	5	6	CLARTE APPORTEE
19.1	Sécurité accès hangar		+	+	+				100%
19.2	Sécurité fermeture hangar		+						100%
19.3	Barrière FEUGIER		+	+	+				100%
19.4	Sol du hangar : étanchéité		+	+	+	+	+	+	100%
19.5	Pollution du sol		+	+	+	+	+		100%
19.6	Tableaux électriques : courants de foudre		+	+	+	+			100%
19.7	Exutoires de fumée sur pignons		+	+	+				100%
19.8	Aires de stockage et de circulation		+	+	+				100%
19.9	Chariots élévateurs		+	+	+	+			100%
19.10	Transit de batteries		+						100%
19.11	Chargement des batteries en caùions		+	+	+	+	+		100%
19.12	Batteries de chariots usagées								100%
19.13	Respect de l'environnement (abords)		+	+	+				100%
19.14	Sécurité à titre général		+	+	+				100%
19.15	Responsable du site		+	+					100%
19.16	Équipements de protection		+	+					100%
19.17	Système d'alerte générale		+						100%
19.18	Surveillance des lieux/gardiennage		+	+					100%
19.19	Accès du SDIS		+	+	+				100%
19.20	Pompage eaux polluées retenues		+	+					100%
19.21	Risques inondations	INFORMATION							
19.22	Garanties financières de mise en sécurité		+	+					100%
19.23	Nuisances sonores		?	+	+	+			75%

Chaque point a été contrôlé par le commissaire enquêteur au fur et à mesure des confirmations de mesures prises par RECUPBAT, en vue de donner réponse sur les point insuffisamment traités, et relevés par le courrier en réponse faite le 25/9/2018 par Mr BOUCHIND'HOMME de la DREAL, à la demande d'autorisation du 26/7/2018 de la Société RECUPBAT.

Il servira d'outil pour le fondement des motifs dans les conclusions motivées du commissaire enquêteur sur cette enquête publique.

Le commissaire enquêteur tiendra compte des éléments de réponse fournis par le pétitionnaire et de leur adéquation avec les textes sur la protection de l'environnement et des personnes en activité sur un site de stockage et transit de batteries usagées au plomb.

Le rapport d'enquête, les avis et conclusions motivées du commissaire enquêteur et les annexes seront mis à disposition de la Préfecture d'Arras selon l'article R123-19 du code de l'environnement et du tribunal administratif de Lille selon l'article R123-15 du code de l'environnement, dans les délais imposés par les règles de l'enquête publique, soit un mois après la clôture de l'enquête.

Le 16 Décembre 2019

Le commissaire enquêteur

Philippe FOVET