



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Hauts-de-France  
sur le projet d'exploitation d'un éco-site de regroupement, tri  
et transit de déchets suite à l'augmentation de capacités  
de certaines activités et à la création de nouvelles activités  
de la société Baudalet environnement  
à Dunkerque (59)**

n°MRAe 2020-4981

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France s'est réunie le 19 janvier 2021 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'exploitation d'un éco-site de regroupement, tri et transit de déchets de la société Baudalet environnement sur son site à Dunkerque dans le département du Nord.*

*Étaient présents et ont délibéré : Mme Patricia Corrèze-Lénée et Hélène Foucher, MM. Philippe Ducrocq, Christophe Bacholle et Philippe Gratadour.*

*En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par la ministre de la transition écologique le 11 août 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.*

*\* \**

*En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 19 novembre 2020, pour avis, à la MRAe.*

*En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.*

*En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 26 novembre 2020 :*

- le préfet du département du Nord ;*
- l'agence régionale de santé-Hauts-de-France ;*

*Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.*

*Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.*

*Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.*

*Conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.*

## Synthèse de l'avis

La société Baudelet, qui exploite l'éco-site de regroupement, tri et transit de déchets à Dunkerque, dans le département du Nord, prévoit une augmentation et une diversification de ses activités. Ainsi seront traités notamment 1 000 tonnes de déchets dangereux, 20 000 tonnes de ferrailles et métaux, 40 000 tonnes de déchets papiers/cartons, plastiques, caoutchouc, textiles, bois et 30 000 tonnes de déchets inertes. Les nouvelles activités concernent le déconditionnement de biodéchets liquides, le broyage de déchets non dangereux, l'entreposage, la dépollution, le démontage de véhicules terrestres et de bateaux de plaisance ou de sport hors d'usage, le transit et le regroupement de déchets dangereux, le lavage des bennes et des véhicules avec la création d'une station de lavage.

Le site est à 300 mètres des premières habitations.

Le développement des activités générera un trafic de 100 camions par jour contre 60 actuellement et de 50 véhicules légers par jour contre 30 actuellement.

En raison de sa localisation, le porteur de projet s'est auto-soumis à évaluation environnementale.

Les enjeux environnementaux concernent le rejet des eaux pluviales dans le canal de Bourbourg, les nuisances sonores, les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements et la consommation d'énergie et les risques technologiques.

Sur la gestion des eaux pluviales, l'étude a mis en évidence un dépassement des seuils réglementaires en MES (matière en suspension) sur les eaux pluviales de voirie. Un traitement de ces eaux est prévu avant rejet dans le canal de Bourbourg.

Un état des lieux des nuisances sonores a été réalisé. Des mesures de gestion sont prévues pour limiter le bruit (certaines activités à l'intérieur de bâtiment fermé, vitesse limitée à 30 km/h sur le site, arrêt des moteurs préconisé en cas d'attente). Avec ces mesures, l'impact est estimé acceptable et une campagne de mesures acoustiques sera réalisée suite à la montée en régime des activités.

Concernant l'étude de dangers, les modélisations montrent, qu'en cas d'incendie, les flux thermiques restent confinés dans l'enceinte du site. Cependant, la dispersion des fumées en cas d'incendie n'a pas été étudiée et l'étude de dangers doit être complétée sur ce point. Les effets de dispersion des fumées d'incendies et de lessivage par les pluies sont à étudier. Par ailleurs, l'articulation avec le plan particulier d'intervention (PPI) de la société Minakem doit être présentée.

Enfin, la prise en compte des enjeux relatif au climat, à l'air et à l'énergie doit être améliorée. La quantification des émissions de gaz à effet de serre et d'énergie consommée est à compléter. Des solutions alternatives au transport routier et permettant de réduire les consommations d'énergies fossiles sont à étudier

L'ensemble des recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

## Avis détaillé

### I. Le projet d'exploitation d'un éco-site de regroupement, tri et transit de déchets à Dunkerque

La société Baudalet environnement exploite actuellement un éco-site de regroupement, tri et transit de déchets au 271 bis rue du Meunnynck à Dunkerque (59).



Carte de localisation du site actuel (résumé non technique page 11)

L'éco-site est actuellement une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) soumise à déclaration. Il comprend les activités suivantes : déchetterie (rubriques 2710-1 et 2710-2), stockage, transit de ferrailles et de métaux (rubriques 2710-2 et 2713), transit, tri et regroupement de déchets non dangereux (rubriques 2714, 2715 et 2716), transit, tri et regroupement de DEEE<sup>1</sup> (rubrique 2711), transit, tri et regroupement de produits minéraux ou déchets dangereux inertes (rubrique 2517), découpe de ferrailles et de métaux (rubrique 2791).

Dans le cadre de son développement, les nouvelles activités et l'augmentation des volumes traités nécessitent une autorisation au titre des ICPE.

Les nouvelles activités seront : le prétraitement de DEEE (rubrique 2791), le déconditionnement de biodéchets liquides (rubrique 2791), le broyage de déchets non dangereux (rubrique 2791), l'entreposage, la dépollution, le démontage de véhicules terrestres hors d'usage (VHU) (rubrique 2712-1), l'entreposage, la dépollution, le démontage ou la découpe de bateaux de plaisance ou de sport (BPS) hors d'usage (rubrique 2712-3), le transit et le regroupement de déchets dangereux (rubrique 2718), le lavage des bennes et véhicules avec création d'une station de lavage.

<sup>1</sup> DEEE : déchets d'équipements électriques et électroniques

Les volumes traités finaux annuels seront les suivants :

- 1 000 tonnes de déchets dangereux (dont le maximum en simultané sera de 20 tonnes de batteries, sept tonnes de déchets de construction contenant de l'amiante, une tonne de déchets d'équipements de protection contenant de l'amiante libre, une tonne de déchets toxiques en quantités dispersées) ;
- 20 000 tonnes de ferrailles et métaux contre 5 000 à 7 000 tonnes actuellement ;
- 40 000 tonnes de déchets papiers/cartons, plastiques, caoutchouc, textiles, bois contre 20 000 tonnes actuellement ;
- 500 tonnes de DEEE ;
- 1 500 tonnes de déchets de verre ;
- 30 000 tonnes de déchets inertes ;
- 5 000 VHU (véhicules hors d'usage) par an (20 VHU/j) ;
- 1 250 BPS (bateaux de plaisance et de sport) par an (5 BPS/j).

Le site est déjà imperméabilisé. Les modifications des conditions d'exploitation n'entraîneront pas d'augmentation des emprises du site ni de nouvelles imperméabilisations. Elles seront les suivantes :

- l'aménagement d'une station de dépollution des VHU dans le bâtiment n°1 et une zone de stationnement des VHU en extérieur ;
- l'aménagement d'une zone de transit et de regroupement de déchets industriels dangereux en extérieur dans deux armoires sécurisés ;
- l'aménagement d'une station de lavage (benne et véhicules) dans le bâtiment n°1 ;
- l'aménagement d'une aire de travail pour trier manuellement les déchets et d'un perforateur pour déconditionner les biodéchets liquides dans le bâtiment n°1 ;
- l'aménagement d'une zone d'entreposage, dépollution, démontage et découpe de bateaux dans le bâtiment n°1 ;
- l'intervention par campagne d'un broyeur mobile pour broyer les déchets non dangereux.

Le site est situé en bordure du canal de Bourbourg et à 625 m de la ligne SNCF reliant Dunkerque à Calais et Lille. Le site est desservi uniquement par la route via les autoroutes A 16 et A 25, et les avenues de la Gironde et du Benelux.

Le projet relève de la rubrique 1a) de l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement, qui soumet les autres installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation à examen au cas par cas.

Au regard de la localisation du site dans la métropole dunkerquoise, le porteur de projet s'est auto-soumis à évaluation environnementale stratégique (page 105 du DDAE).

Le dossier comprend une étude de dangers (page 258 du DDAE).





Plan d'organisation du site suite à son développement, en gras les nouvelles installations (DDAE page 32)

## II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à l'eau, aux risques technologiques, aux nuisances sonores, à l'énergie, au climat, et à la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

### II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté dans un fascicule séparé (volume 4 du dossier). Il présente l'environnement du site, l'impact du projet et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour chacun des champs de l'environnement. Cependant, il ne présente pas une cartographie permettant de superposer les enjeux environnementaux aux installations prévues sur le site.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet, et notamment les installations prévues sur le site.*

## **II.2 Scénarios et justification des choix retenus**

Les raisons du choix du projet sont présentés à la page 110 du dossier de demande d'autorisation d'exploiter (DDAE). Elles sont justifiées par le passé industriel du site, la proximité de l'autoroute A 16, du port de Dunkerque et de la ville par le fait même de l'augmentation de l'activité existante pour un développement de l'entreprise,.

Cette justification n'est pas totalement suffisante dans la mesure où elle ignore une partie des enjeux environnementaux, tels que les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. D'autres solutions d'exploitations auraient pu être proposées pour réduire les réduire l'émission de gaz à effet de serre, comme, par exemple, assurer une desserte ferroviaire.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives au projet retenu, notamment en termes de desserte du site, notamment la possibilité de recourir à des modes de transport alternatifs au mode routier, afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre et de polluant atmosphériques, et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement<sup>2</sup> et objectifs de développement.*

## **II.3 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences**

### **II.3.1 Eau et milieux aquatiques**

#### **> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés**

Le projet est situé en bordure du canal de Bourbourg identifié comme un corridor écologique et classé en seconde catégorie piscicole. Le canal fait partie de la masse d'eau superficielle « Delta de l'Aa » avec un objectif de bon état globale 2027. Quelques portions de zones à dominantes humides sont situées à l'est du site mais sont déjà artificialisées ou ne sont pas concernées par des constructions.

#### **> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la ressource en eau**

Les enjeux relatifs à l'eau sont présentés de manière satisfaisante à la page 141 du DDAE. L'impact sur la ressource en eau est limité. Le site du projet n'est pas concerné par des captages d'alimentation en eau potable. Seules les eaux pluviales sont rejetées dans le canal de Bourbourg. La pollution des eaux de voirie et des surfaces bétonnées a été estimé pour les MES (matières en suspension), la DBO<sup>3</sup>, les hydrocarbures totaux, selon le guide « les eaux pluviales dans les projets

---

<sup>2</sup> qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre et bruit

<sup>3</sup> La DBO5 (Demande Biochimique en Oxygène pendant 5 jours) est une unité de mesure permettant d'évaluer la capacité d'une station d'épuration. Elle est fondée sur la quantité de pollution émise par personne et par jour. Lors d'un

d'aménagement, constitution des dossiers d'autorisation et de déclaration au titre de la loi sur l'eau, des régions Aquitaine et Poitou-Charentes de 2007 » (page 165 du DDAE). Un dépassement du seuil des 35 mg/litre<sup>4</sup> est constaté, avec une valeur en MES estimée à 56 mg/litre (page 165 du DDAE).

Cependant, le dossier précise que les eaux pluviales transitent dans un bassin de tamponnement réalisé à la demande de la DREAL (DDAE pages 166 à 169), dûment dimensionné. Il sera équipé d'un déboureur séparateur hydrocarbure et d'un régulateur de débit réglé à 3 litres par seconde avant rejet, ce qui limitera les rejets de MES et de polluants dans le canal. Un suivi périodique des rejets est prévu.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette partie.

### **II.3.2 Risques technologiques**

#### **➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés**

Le site est situé dans le périmètre du plan particulier d'intervention de la société Minakem. Le risque d'incendie et de dispersion de fumées toxiques est présent avec le stockage de matériaux combustibles en grande quantité.

#### **➤ Qualité de l'évaluation environnementale**

L'articulation avec le plan particulier d'intervention (PPI) de la société Minakem n'est pas présenté et doit être complété. Selon les cartographies du PPI, le site BAUDELET se trouve hors zones d'effets thermiques et de surpression, et en limite de la zone d'effets létaux pour les effets toxiques. Les procédures internes de l'exploitant du site BAUDELET devront tenir compte des procédures de ce PPI.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des risques technologiques en ce qui concerne l'articulation du projet avec le plan particulier d'intervention de la société Minakem.*

L'étude de dangers identifie les potentiels de dangers liés aux produits ou substances stockés page 264 du DDAE. Le principal danger identifié est l'incendie avec les effets thermiques associés.

Des modélisations des effets des phénomènes dangereux, pour les scénarios définis suite à une analyse préliminaire des risques sur l'ensemble des activités, ont été réalisées. Cette analyse a abouti à trois scénarios qui ont fait l'objet de modélisations. Ces scénarios sont :

- un incendie sur les zones d'entreposage de déchets industriels non dangereux ;
- un incendie sur les zones d'entreposage du bois A, du bois B ou des palettes ;
- la propagation d'un incendie entre les cellules de stockage du bâtiment n°1 conduisant à un flux thermique impactant une autre zone : palettes vers emballages PE, archives vers emballages PE, bois A vers bois B, déchets industriels à trier vers DIB non valorisables.

Les modélisations (annexe 13, rapport de modélisation) montrent que les flux thermiques restent confinés dans l'enceinte du site.

rejet de pollution les bactéries et autres micro-organismes présents dans l'eau dégradent une partie de cette pollution, la partie organique.

<sup>4</sup> Seuil fixé par l'arrêté ministériel du 26 novembre 2012



La dispersion des fumées en cas d'incendie n'a pas été étudiée et l'étude de dangers doit être complétée sur ce point.

Concernant les fumées liées aux incendies, leurs distances de dispersion et les impacts sur l'environnement et la santé ,des retombées des fumées notamment par lessivage par les eaux de pluie sont à étudier.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers par une étude des dispersions des fumées et de l'effet du lessivage par les eaux de pluie et du risque de pollution associé.*

### **II.3.3 Nuisances**

#### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Des habitations sont situées à 300 m, au sud du projet, de l'autre côté du canal. Les nuisances sonores vont augmenter avec l'augmentation du tonnage traité de métaux (tonnage triplé ou quadruplé, 100 t/j) pour l'activité d'oxycoupage/cisaillage (une à deux fois par mois) et la nouvelle activité de broyage (une à deux fois par mois) de déchets non dangereux (bois, déchets verts, 140 t/j).

#### ➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des nuisances sonores

Une étude acoustique a été réalisé (annexe 11). Elle a consisté à mesurer les niveaux sonores à l'arrêt et en fonctionnement de l'installation le 15 juin 2020 aux abords du site et au niveau de l'habitation la plus proche à 300 m, pour réaliser un état initial. Aucune simulation des nuisances sonores du projet final n'a ainsi été réalisé.

Des mesures de gestion sont prévues pour limiter le bruit (certaines activités à l'intérieur de bâtiment fermé, vitesse limitée à 30 km/h sur le site, arrêt des moteurs préconisé en cas d'attente). Avec ces mesures, l'impact est estimé acceptable (DDAE page 214). Il est précisé, qu'une campagne de mesures acoustique sera réalisée suite à la montée en régime des activités. Cette campagne sera réalisée dans les six mois après le début de l'exploitation pour ajuster les mesures de réduction des nuisances sonores.

*L'autorité environnementale recommande de réaliser dans les six mois après le début de l'exploitation des mesures acoustiques pour ajuster les mesures de réduction des nuisances sonores.*

### **II.3.4 Énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment**

#### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire sur lequel s'implante le projet est concerné par le plan de protection de l'atmosphère Nord-Pas-de-Calais. Un plan climat, air, énergie territorial est en cours d'élaboration, avec pour objectif d'inciter à la baisse des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre, en vue de limiter les incidences sur la santé humaine et de participer à l'atténuation du changement climatique.

Le projet d'éco-site génère du trafic routier, source de nuisances atmosphériques et de gaz à effet de serre.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

L'étude (page 224) indique que les émissions atmosphériques liées à l'éco-site sont liées à la circulation routière.

Selon le porteur du projet, le développement des activités générera (DDAE page 221) :

- 100 camions par jour contre 60 actuellement soit une augmentation d'environ 66%;
- 50 véhicules légers par jour contre 30 actuellement soit une augmentation d'environ 33%.

L'étude montre une augmentation de trafic respectivement de +2,44 %, +1,93 et + 0,90 sur les routes départementales RD 2, RD 52 et RD 625. Cette augmentation engendrera une augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Cependant, cette analyse est peu détaillée.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec l'ensemble du déplacement estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'éco-site.*

Concernant la qualité de l'air, le dossier aborde de manière succincte et généraliste ce sujet en reprenant les données des stations ATMO<sup>5</sup> les plus proches situées sur les communes de Capelle-la-Grande, Grande-Synthe et Saint-Pol-sur-Mer, ainsi que les émissions industrielles dans le secteur (page 190). Elles sont à compléter avec les concentrations de COVNM (composés organiques volatils non méthaniques) et avec les émissions de polluants pour les autres secteurs que l'industrie comme les transports par exemple. Il manque une conclusion pour les enjeux concernant les émissions de polluants atmosphériques. L'objectif de qualité de 10 microgrammes par m<sup>3</sup> est dépassé de 2014 à 2016 pour les PM 2,5<sup>6</sup>.

L'analyse avec le plan de protection de l'atmosphère du Nord-Pas de Calais est présentée à la page 198 et bien justifiée sur les mesures réglementaires.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude sur la qualité de l'air avec les concentrations de COVNM (composés organiques volatils non méthaniques) et avec les émissions de polluants pour les autres secteurs que l'industrie ainsi que d'une conclusion sur les enjeux des émissions.*

Les estimations de la consommation d'énergie future ne sont pas précises (page 230 du DDAE) : « elle devrait croître pour le GNR (gazole non routier) » ou « l'activité est faiblement consommatrice en énergie ». Une estimation précise de la consommation future est à présenter. Ainsi que des mesures de réductions de la consommation d'énergie complémentaires, le cas échéant.

---

<sup>5</sup> ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

<sup>6</sup> les particules dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres

*L'autorité environnementale recommande de quantifier précisément la consommation d'énergie du projet et de compléter, le cas échéant, les mesures de réduction de la consommation d'énergie.*

➤ Prise en compte de la qualité de l'air et du climat

Aucune mesure d'envergure n'est proposée pour réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre liées au projet.

L'étude (DDAE, page 221) exclut la possibilité d'utiliser le mode de transport fluvial, pour limiter ces émissions en raison de la présence de la voie ferrée (ligne Dunkerque Calais Lille) en bordure du canal. Concernant le transport ferroviaire, les possibilités pour l'utiliser ne sont pas étudiées.

Concernant les consommations d'énergie (page 230), pour l'éclairage des locaux, l'alimentation des engins de manutention et le chauffage des locaux, l'étude indique qu'une utilisation rationnelle de l'énergie est prévue (sensibilisation du personnel aux économies d'énergie, coupure des moteurs pour les chargements...).

Une étude pour diversifier les sources d'énergie, et notamment développer des énergies renouvelables pour remplacer le recours aux énergies fossiles, aurait dû être menée afin de vérifier leur faisabilité.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier des mesures de réduction des émissions du trafic routier, ainsi que des mesures de réduction et de compensation de la consommation d'énergies fossiles par le projet, par exemple en étudiant la possibilité de recours aux énergies renouvelables.*