



**DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION
D'EXPLOITER UNE INSTALLATION CLASSÉES POUR
LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

**CENTRE DE DÉCONSTRUCTION DE VHU -
MECANAUTO**

ÉTUDE D'IMPACT

Octobre 2015



Sommaire

| | |
|---|-----------|
| 1. AVANT PROPOS..... | 1 |
| 2. ÉTAT INITIAL DU SITE..... | 2 |
| 2.1. Occupation de la zone concernée..... | 2 |
| 2.1.1. Situation géographique..... | 2 |
| 2.1.2. Parcelle occupée..... | 2 |
| 2.1.3. Réglementation de la zone..... | 2 |
| 2.1.4. Description de la zone concernée..... | 3 |
| 2.2. Caractéristiques climatiques..... | 4 |
| 2.2.1. Présentation générale..... | 4 |
| 2.2.2. Précipitations et températures..... | 4 |
| 2.2.2.1. Précipitations..... | 4 |
| 2.2.2.2. Pluies maximales en 24 heures..... | 4 |
| 2.2.2.3. Températures..... | 5 |
| 2.2.3. Les vents..... | 5 |
| 2.2.3.1. Régime des vents..... | 5 |
| 2.2.3.2. Cas particulier des cyclones..... | 6 |
| 2.2.3.3. Qualité de l'air..... | 6 |
| 2.3. Contexte géologie et hydrogéologique..... | 7 |
| 2.3.1. Géologie, Pédologie..... | 7 |
| 2.3.2. Contexte hydrogéologique..... | 7 |
| 2.3.3. Qualité du sol..... | 7 |
| 2.3.3.1. Historique du site..... | 7 |
| 2.3.3.2. État actuel..... | 8 |
| 2.3.4. Impact sur les sols et les sous -sols..... | 8 |
| 2.4. Eaux de surfaces..... | 8 |
| 2.5. Milieu Naturel..... | 10 |
| 2.5.1. Flore..... | 10 |
| 2.5.2. Faune..... | 10 |
| 2.5.3. Description du paysage..... | 11 |
| 2.6. Bruit..... | 11 |
| 2.7. Occupation humaine..... | 12 |
| 2.7.1. Activités économiques..... | 12 |
| 2.7.2. Habitations voisines..... | 13 |
| 2.7.3. Réseaux..... | 14 |
| 2.7.3.1. Servitudes..... | 14 |
| 2.7.3.2. Réseau viaire..... | 14 |
| 2.7.3.3. Eau potable, Eaux usées, Eaux pluviales..... | 14 |
| 2.7.3.4. Réseau électrique..... | 14 |
| 2.7.3.5. Réseau téléphonique..... | 15 |
| 2.8. Utilisation rationnelle de l'énergie..... | 15 |
| 3. RAISONS DES CHOIX DU PROJET..... | 16 |

| | |
|--|-----------|
| 4. INCIDENCE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES COMPENSATOIRES..... | 17 |
| 4.1. Effets sur le Sol et le Sous - Sol..... | 17 |
| 4.1.1. Effets prévisibles du projet..... | 17 |
| 4.1.2. Mesures de protection..... | 18 |
| 4.1.2.1. Aire de dépollution et de démontage des véhicules..... | 18 |
| 4.1.2.2. Aire de stockage des VHU..... | 18 |
| 4.1.2.3. Zones de stockage des pièces auto / mécaniques..... | 18 |
| 4.1.2.4. Stockage des déchets..... | 19 |
| 4.1.3. Évaluation des incidences..... | 20 |
| 4.2. Impacts sur l'eau..... | 21 |
| 4.2.1. Les eaux de ruissellement..... | 21 |
| 4.2.2. Besoins en eau potable..... | 22 |
| 4.2.2.1. Consommation et utilisation..... | 22 |
| 4.2.3. Gestion des eaux usées..... | 22 |
| 4.2.3.1. Description des dispositifs de traitement..... | 22 |
| 4.2.3.2. Entretien..... | 23 |
| 4.2.3.3. Valeurs limites..... | 23 |
| 4.2.3.4. Surveillance..... | 24 |
| 4.3. conditions atmosphériques et qualité de l'air..... | 26 |
| 4.3.1. Effets du projet..... | 26 |
| 4.3.2. Mesures d'atténuation..... | 26 |
| 4.4. Étude Déchets..... | 27 |
| 4.4.1. Description des modes de génération des déchets..... | 27 |
| 4.4.1.1. Les déchets de bureau..... | 27 |
| 4.4.1.2. Les déchets issus du traitement des eaux..... | 27 |
| 4.4.1.3. Les déchets générés par l'activité de démontage des véhicules..... | 27 |
| 4.4.2. Généralités sur la gestion des déchets..... | 28 |
| 4.4.2.1. Dispositions générales..... | 28 |
| 4.4.2.2. Le Bordereau de Suivi des Déchets Dangereux (BSDD)..... | 29 |
| 4.5. Modes de génération et d'élimination..... | 29 |
| 4.5.1. Déchets ménagers et assimilés (DMA)..... | 29 |
| 4.5.1.1. Mode de gestion..... | 29 |
| 4.5.2. Déchets industriels banals (DIB)..... | 30 |
| 4.5.2.1. Mode de gestion..... | 30 |
| 4.5.2.2. Mode de gestion..... | 31 |
| 4.5.2.3. Mode de gestion..... | 31 |
| 4.5.2.4. Mode de gestion..... | 31 |
| 4.5.3. Déchets Dangereux (DD)..... | 31 |
| 4.5.3.1. Mode de gestion..... | 32 |
| 4.5.3.2. Mode de gestion..... | 32 |
| 4.5.3.3. Mode de gestion..... | 33 |
| 4.5.3.4. Caractéristiques..... | 33 |
| 4.5.3.5. Mode de gestion..... | 33 |
| 4.5.3.6. Mode de gestion..... | 34 |
| 4.5.3.7. Mode de gestion..... | 34 |
| 4.5.3.8. Mode de gestion..... | 34 |

| | |
|---|----|
| 4.5.4. Destination des déchets issus de l'activité du chantier-École..... | 34 |
| 4.5.4.1. Les déchets valorisables..... | 34 |
| 4.5.4.2. Déchets dangereux..... | 35 |
| 4.5.4.3. Les déchets non valorisables (stériles)..... | 35 |
| 4.5.4.4. Synthèse..... | 36 |
| 4.6. Bruit et vibrations..... | 38 |
| 4.6.1. Niveau de bruit actuel..... | 38 |
| 4.7. Intégration de l'établissement dans le site..... | 39 |
| 4.7.1. Intégration de l'installation dans le paysage..... | 39 |
| 4.7.2. Effets du projet sur les ressources naturelles..... | 39 |
| 4.8. Remise en état du site après exploitation..... | 41 |

Index des illustrations

| | |
|--|----|
| ILLUSTRATION 1: EXTRAIT PUD NOUMÉA - ZI DUCOS..... | 3 |
| ILLUSTRATION 2: ROSE DES VENTS DE NOUMÉA..... | 5 |
| ILLUSTRATION 3: CARTE GÉOLOGIQUE ; SOURCE GEOREP..... | 7 |
| ILLUSTRATION 4: VUE PAYSAGÈRE SECTEUR OUEST..... | 9 |
| ILLUSTRATION 5: VUE PAYSAGÈRE FAÇADE NORD DU BÂTIMENT..... | 10 |
| ILLUSTRATION 6: MESURE DE BRUIT..... | 12 |
| ILLUSTRATION 7: SCHÉMA BORDURE..... | 17 |

1. AVANT PROPOS

La direction de MECANAUTO entreprend de régulariser administrativement sa situation ainsi que la mise en conformité technique de son installation.

Son cœur de métier est la déconstruction et la valorisation des véhicules hors d'usage. La commercialisation des pièces automobiles et mécanique des VHU est un axe porteur dans le recyclage de ce type de déchets.

MECANAUTO exploite un centre de dépollution et de déconstruction de VHU sur la zone industrielle de Ducos, commune de Nouméa.

Ce centre de démontage et de recyclage des véhicules a également comme vocation de répondre de façon appropriée aux besoins de la Nouvelle-Calédonie en matière d'élimination des déchets.

De par ses caractéristiques, l'installation projetée est soumise à **autorisation** au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement.

La présente étude d'impact, dont le contenu est en relation avec l'importance de l'installation projetée, avec ses incidences prévisibles sur l'environnement et avec la sensibilité des milieux récepteurs, présente successivement :

- **Une analyse de l'état initial du site et de son environnement**, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que sur les biens matériels et le patrimoine culturel et archéologique susceptibles d'être affectés par le projet ;
- **Une analyse des effets directs et indirects**, temporaires et permanents de l'implantation et de l'exploitation de l'installation sur l'environnement et, en particulier, sur les sites et paysages, la faune et la flore, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la commodité du voisinage (bruit, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'agriculture, l'hygiène, la santé, la salubrité et la sécurité publiques et sur la protection des biens matériels et du patrimoine culturel. Cette analyse précise notamment, en tant que de besoin, l'origine, la nature et la gravité des pollutions de l'air, de l'eau et des sols, les effets sur le climat, le volume et le caractère polluant des déchets, l'impact du niveau acoustique des appareils qui seront employés ainsi que les vibrations qu'ils peuvent provoquer, les niveaux sonores attendus en limite de propriété, le mode et les conditions d'approvisionnement en eau et d'utilisation de l'eau ;
- **Les raisons** pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les solutions envisagées, le projet présenté a été retenu ;
- **Les mesures envisagées par le demandeur pour supprimer, limiter et, si possible, compenser les inconvénients** de l'installation ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes. Ces mesures font l'objet de descriptifs précisant les dispositions d'aménagement et d'exploitation prévues et leurs caractéristiques détaillées. Ces documents indiquent :
 - Les performances attendues au regard des meilleures techniques disponibles, dont les principes fondateurs sont définis à l'article 412-5, notamment en ce qui concerne la protection des eaux superficielles et souterraines, l'évacuation des eaux pluviales, l'épuration et l'évacuation des eaux usées, des eaux résiduaires et des émanations gazeuses, ainsi que leur surveillance, l'élimination des déchets et résidus de l'exploitation au regard des meilleures technologies disponibles ;
 - Les conditions d'apport à l'installation des matières destinées à y être traitées, du transport des produits fabriqués et de l'utilisation rationnelle de l'énergie ;
- **Les conditions de remise en état du site** en fin d'exploitation. Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude d'impact, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique.

2. ÉTAT INITIAL DU SITE

L'observation de l'état initial du site d'implantation de MECANAUTO a été effectuée au cours du 1^{er} semestre 2015.

2.1. OCCUPATION DE LA ZONE CONCERNÉE

2.1.1. SITUATION GÉOGRAPHIQUE

La société MECANAUTO est implantée au niveau du lotissement les hauts de DUCOS, commune de Nouméa, Nouvelle-Calédonie.

Ce lotissement est attenant à la zone industrielle de Ducos est accessible depuis le nord par la voie de dégagement Ouest (échangeur de Kowekara) ou par l'échangeur de Montravel depuis Nouméa.

2.1.2. PARCELLE OCCUPÉE

La société MECANAUTO est située sur la parcelle N° 648540-7649 du lotissement les hauts de DUCOS. L'identification du numéro de lot est le 14.

Les coordonnées du centre de l'installation sont les suivantes (RGNC 91-93 Lambert Nouvelle-Calédonie) :

E : 445993

N : 219111

2.1.3. RÉGLEMENTATION DE LA ZONE

La zone est classée selon le P.U.D. de la ville de Nouméa en zone UIE1 : zone urbaine d'activité industrielle et artisanale. Le P.U.D. de la commune de Nouméa stipule pour un secteur UIE1, en particulier les points suivants :

- Sont autorisés :
 - Les constructions à usage industriel et artisanal
 - Les constructions à usage d'entrepôts,
 - Les constructions nécessaires aux services publics
 - Les activités définies par la réglementation en vigueur relative aux installations classées pour la protection de l'environnement soumise à autorisation ou à déclaration
 - Un logement de gardien, limité à 70 m² de surface hors œuvre nette, sous réserve qu'elle soit affectée au personnel de gardiennage
 - Les commerces et bureaux sous réserve qu'ils soient liés directement à l'activité industrielle ou artisanale. La surface du commerce est limitée à 300 m².

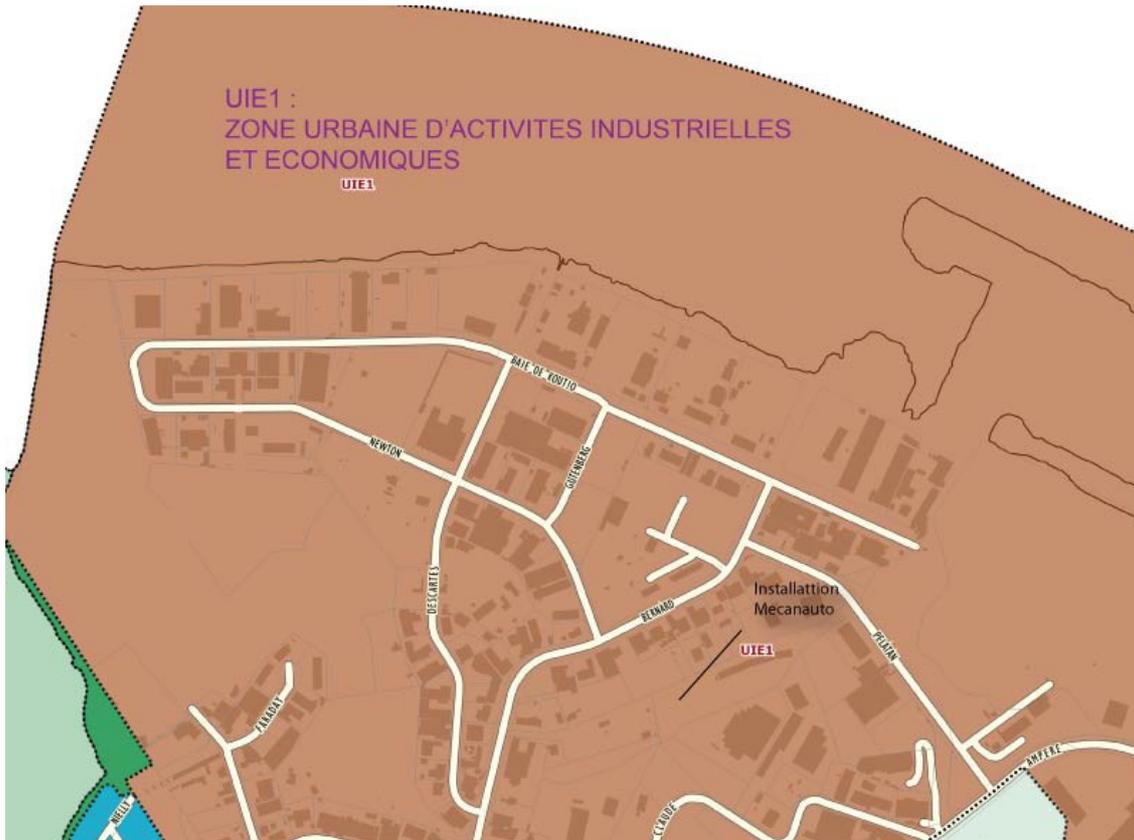


Illustration 1: Extrait PUD Nouméa - ZI Ducos

2.1.4. DESCRIPTION DE LA ZONE CONCERNÉE

La parcelle se trouve à flanc de colline et délimitée :

- au Sud Est par une zone d'activité regroupant plusieurs petites entreprises et par les locaux d' INTERMED et LOCABOX et située au sommet de la colline.
- Au Nord par un talus donnant sur les entreprises réparties sur la rue Claude Bernard
- A l'Ouest par un terrain à forte végétation sur lequel repose de petits bâtiments épars à vocation commerciale ou de services.

MECANAUTO est installée dans une zone UI (industrielle et artisanale). Nous trouvons à l'Est de cette zone UI, une zone NAB, zone naturelle d'urbanisation future, qui vient de recevoir un lotissement d'habitation.

2.2. CARACTÉRISTIQUES CLIMATIQUES

2.2.1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

La Nouvelle-Calédonie, située au nord du tropique du Capricorne, dans le courant des alizés, jouit d'un climat relativement tempéré que l'on peut qualifier de "tropical océanique". Les variations annuelles de la ceinture anticyclonique subtropicale au Sud, et de la Zone de Convergence Intertropicale (Z.C.I.T.) au Nord, déterminent quatre saisons :

- De mi-Novembre à mi-Avril, c'est la saison chaude. C'est aussi l'époque où des dépressions tropicales, évoluant parfois en cyclones, abordent les côtes calédoniennes ou passent à proximité.
- La période de mi-Avril à mi-Mai est une saison de transition. Les perturbations tropicales sont moins fréquentes. La pluviosité diminue et la température de l'air décroît sensiblement.
- De mi-Mai à mi-septembre, c'est la saison fraîche. La Z.C.I.T. est dans l'hémisphère Nord. Des perturbations d'origine polaire traversent fréquemment la mer de Tasman et atteignent assez souvent le Territoire, y provoquant des pluies parfois fortes. La température de l'air passe par son minimum annuel.
- De mi-Septembre à mi-Novembre, c'est "la belle saison" et aussi une saison de transition. La Z.C.I.T. franchit à nouveau l'équateur vers le Sud mais la ceinture subtropicale de hautes pressions a atteint son développement maximal et protège la région des perturbations polaires. La température augmente progressivement, c'est aussi l'époque la moins pluvieuse de l'année.

Les données présentées ci-après proviennent de la station météorologique de Nouméa pour les températures, les précipitations moyennes et les précipitations exceptionnelles.

2.2.2. PRÉCIPITATIONS ET TEMPÉRATURES

2.2.2.1. PRÉCIPITATIONS

Les précipitations à Nouméa atteignent une moyenne annuelle de 1 058 mm, oscillant entre 458 mm en 1970 et 1756 mm en 1989. 46 % des pluies surviennent pendant la saison cyclonique de décembre à avril.

La fréquence d'apparition de semaines pluvieuses (7 jours consécutifs où la quantité de pluie est supérieure à 1mm) a également été enregistrée sur une période de 30 ans. Cet événement est apparu :

- De 1 à 5 fois en 30 ans, pour les mois de juin, août, septembre et novembre ;
- De 5 à 10 fois en 30 ans pour les mois de janvier, avril, mai, juillet et décembre ;
- De 10 à 15 fois en 30 ans pour les mois de février et mars.

Les hauteurs annuelles de précipitations varient considérablement d'une année à l'autre. Cette irrégularité interannuelle est en partie le fait du passage des dépressions et cyclones tropicaux qui, malgré leur fréquence, se manifestent d'une façon irrégulière et conditionnent ainsi, dans une large mesure la pluviométrie annuelle.

2.2.2.2. PLUIES MAXIMALES EN 24 HEURES

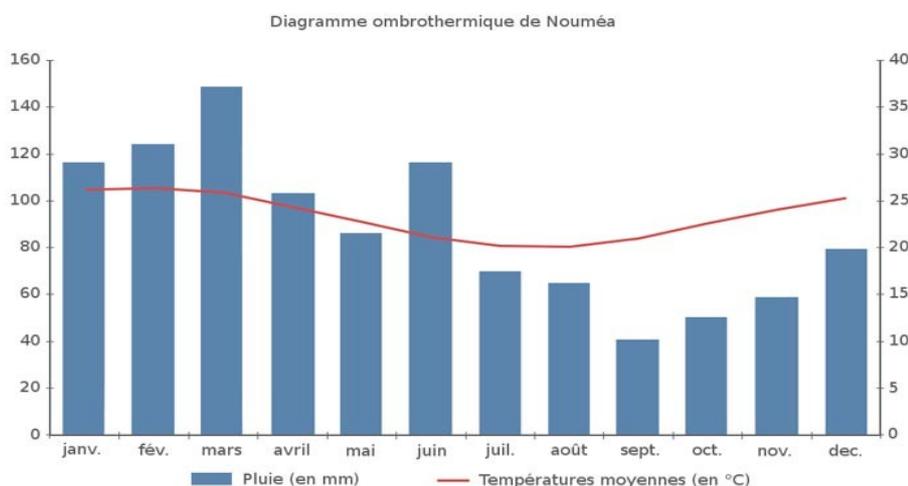
Les valeurs de précipitation exceptionnelle retenues sont récapitulées ci-dessous.

| Poste pluviométrique | Pluie journalière décennale (mm) | Pluie journalière centennale (mm) | Pluie moyenne annuelle (mm) |
|----------------------|----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|
| Nouméa | 160 | 245 | 1058 |

2.2.2.3. TEMPÉRATURES

La température moyenne annuelle à Nouméa se situe à 23,1 °C, variant entre 20 et 26,2 °C. Ces valeurs sont, comme les précipitations, soumises à des variations inter annuelles.

Le diagramme ombro-thermique ci-dessous reprend les précipitations moyennes enregistrées à Nouméa.



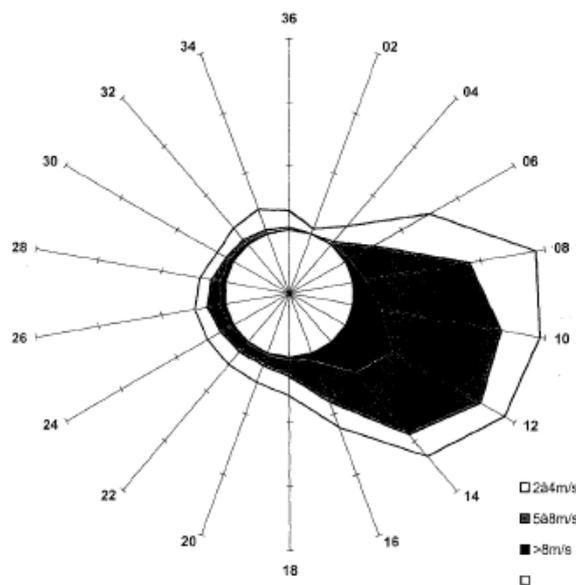
2.2.3. LES VENTS

2.2.3.1. RÉGIME DES VENTS

Les alizés, soufflant entre l'Est/Nord-Est et le Sud-Est, constituent un régime dominant très net. On les retrouve très largement tout au long de l'année. À Nouméa, ils représentent près de 60 % des cas, soit 218 jours par an, les vents d'Est étant plus fréquents en été. Ces vents sont généralement modérés à assez forts.

Dus pour la plupart au passage de perturbations dans le Sud du Territoire, les vents d'Ouest ont une fréquence de 10 à 12 % à Nouméa. Les "coups d'Ouest", de quelques heures, sont des vents forts à très forts de secteur compris entre le Nord-Ouest et le Sud-Ouest.

À Nouméa, le nombre de jours où la vitesse du vent est égale ou supérieure à 20 nœuds est en moyenne de 275 jours par an, pour 30 nœuds il est de 75 jours par an, pour 40 nœuds de 15 jours par an et pour 50 nœuds de 8 jours.



2.2.3.2. CAS PARTICULIER DES CYCLONES

C'est au cours de la saison chaude, de mi-Novembre à mi-Avril, que prend naissance la quasi-totalité des phénomènes tropicaux dépressionnaires de la région¹.

On peut donc estimer qu'en moyenne **une dizaine de perturbations tropicales actives**, c'est-à-dire atteignant au moins le stade de dépression tropicale modérée, évoluent annuellement sur le Sud-Ouest du Pacifique, près de la moitié traversent la zone de la Nouvelle-Calédonie. Les vents peuvent alors atteindre 100 nœuds (185 km/h) et soufflent en général du secteur Ouest ou Sud-Est.

On doit noter que les dépressions tropicales qui affectent la Nouvelle-Calédonie sont souvent associées par paires. Il en résulte une période pluvieuse prolongée.

Les dégâts causés par les perturbations tropicales sont fonction de la nature et de la trajectoire de ces dernières. Ils sont dus à la force du vent, aux fortes précipitations qui accompagnent le phénomène et aux marées de tempête².

Météo France a réalisé une estimation statistique (d'après la méthode de Gumbel) des rafales les plus fortes susceptibles d'être dépassées tous les 10, 25, 50 ou 100 ans :

| | 10 ans | 25 ans | 50 ans | 100 ans |
|---------------|----------|----------|----------|----------|
| Nouméa | 137 km/h | 155 km/h | 169 km/h | 180 km/h |

Pour avoir une idée des dégâts occasionnés par le vent, voici l'échelle suivante :

- À 55 km/h, le vent est capable de casser les petites branches des arbres ; la marche contre le vent est assez pénible.
- À 75 km/h, les grosses branches ne résistent pas toujours ; on observe quelques dommages aux habitations (tôles arrachées).
- À 100 km/h, les arbres les plus fragiles sont déracinés.
- Entre 100 et 140 km/h, le vent peut démolir des maisons légères, briser les arbres, voire abattre des murs.
- Au-dessus de 170 km/h, la puissance est si forte que les constructions les plus solides sont endommagées.

2.2.3.3. QUALITÉ DE L'AIR

Les effets de la pollution de l'air restent limités en Nouvelle-Calédonie en raison notamment des conditions climatiques et météorologiques : la constance des alizés assure une dispersion, ou au moins une évacuation rapide des effluents hors de l'île. Les phénomènes de stagnation des masses d'air sont rares, sauf parfois durant la nuit.

1 La classification conventionnelle des phénomènes dépressionnaires tropicaux est la suivante :

- Dépression tropicale modérée : la vitesse du vent moyen atteint 34 nœuds et ne dépasse pas 47 nœuds,
- Dépression tropicale forte : la vitesse du vent moyen atteint 48 nœuds et ne dépasse pas 63 nœuds,
- Cyclone tropical ou ouragan : la vitesse du vent moyen est égale ou supérieure à 64 nœuds.

2 Les principaux dégâts liés à l'action du vent sont les dommages causés aux bâtiments (toitures arrachées...), aux embarcations, aux infrastructures (lignes électriques et téléphoniques détruites) et aux cultures.

- Les fortes pluies entraînent sur la Grande Terre des crues de rivières et des inondations dévastatrices, ponts et routes pouvant être endommagés.
- Les marées de tempête aggravent l'action néfaste des crues. L'élévation du niveau de la mer (0,80 m à 1,50 m) empêche en effet l'écoulement normal des eaux des rivières et les inondations s'étendent d'autant dans l'intérieur des terres. Les marées de tempête peuvent provoquer d'importantes dégradations aux littoraux insuffisamment protégés.

2.3. CONTEXTE GÉOLOGIE ET HYDROGÉOLOGIQUE

2.3.1. GÉOLOGIE, PÉDOLOGIE

Le site d'implantation est composé d'une unité sédimentaire paléogène.

Le sol est composé de flysch carbonaté. L'âge de cette formation est donnée pour le crétacé supérieure – oligocène

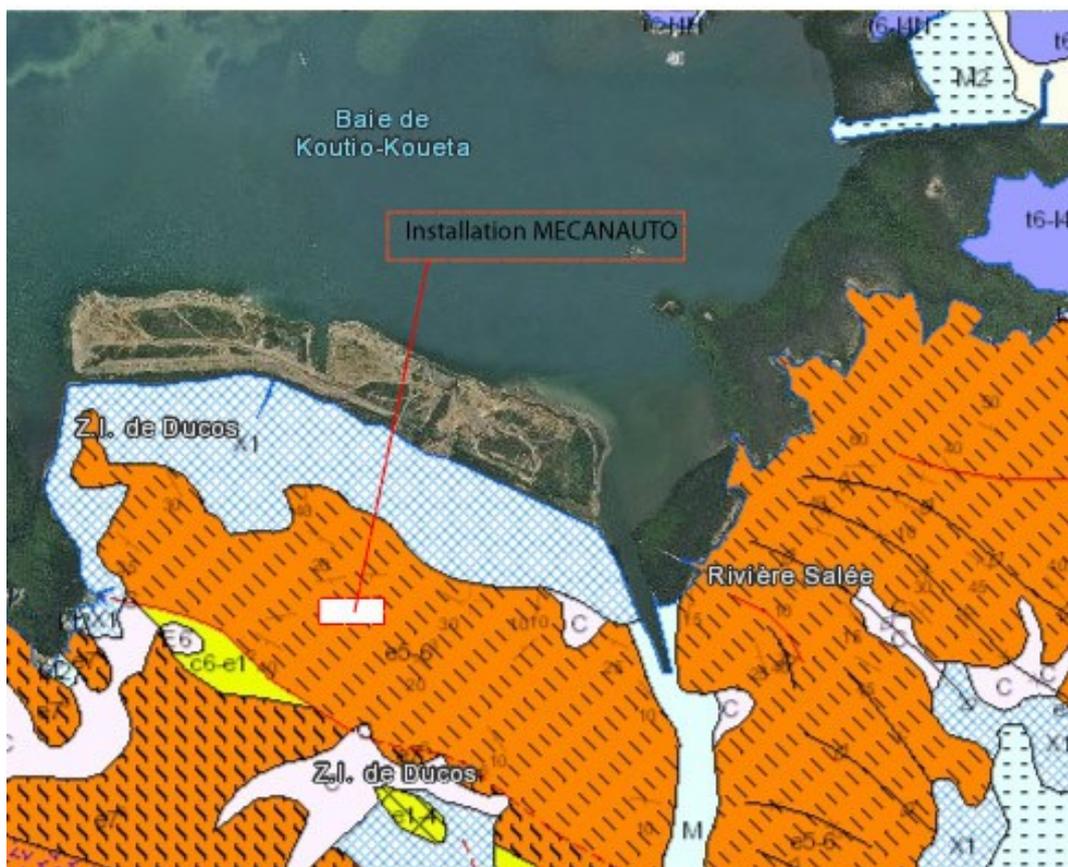


Illustration 3: Carte géologique ; source GEOREP

2.3.2. CONTEXTE HYDROGÉOLOGIQUE

La région de Nouméa ne recense aucun aquifère notable. Les seules nappes notoires se situent dans les alluvions de la Yahoué et de la Tonghoué. Dans les remplissages argileux et argilo-graveleux des fonds de vallées ou des dépressions littorales, il est fréquent de rencontrer, à faible profondeur, des nappes parfois saumâtres.

2.3.3. QUALITÉ DU SOL

2.3.3.1. HISTORIQUE DU SITE

Les plate forme ont été crée en 1997 en étant conservée comme réserve foncière par le

propriétaire. Le site d'implantation est occupé par MECANAUTO depuis 2013 en étant le premier occupant de la zone.

Ce site ne présente pas d'historique particulier.

2.3.3.2. ÉTAT ACTUEL

Aujourd'hui le sol du site d'implantation est laissé en terre. La végétation est maintenue basse.

2.3.4. IMPACT SUR LES SOLS ET LES SOUS -SOLS

Toutes les activités de dépollution et de manipulation des déchets liquides réalisées dans l'établissement MECANAUTO seront concentrées sous les auvents d'exploitation dont les caractéristiques sont décrites ici :

- sol étanche
- Sol aménagé en pente avec caniveau de récupération permettant de récupérer les liquides accidentellement répandus
- Connexion des aires de travail aux dispositif de traitement (séparateur à hydrocarbure, classe 1, 3 L/S)
- Tous les fluides susceptibles de générer une pollution seront stockés sur un dispositif de rétention étanche aux dimension et nature adaptés aux risques des produits contenus telle que défini dans le tableau ci-dessous.

| Capacité de l'emballage | Rétention adaptées |
|--|--|
| Capacité unitaire inférieure ou égale à 250 litres | Pour les liquides inflammables : 50 % Autres cas : 20 % Dans tous les cas 800 litres |
| Capacité unitaire supérieure à 250 litres | 100 % de la capacité du plus grand réservoir / 50 % de la capacité totale des réservoirs associés |

Le risque de pollution des sol et sous sol est jugé faible.

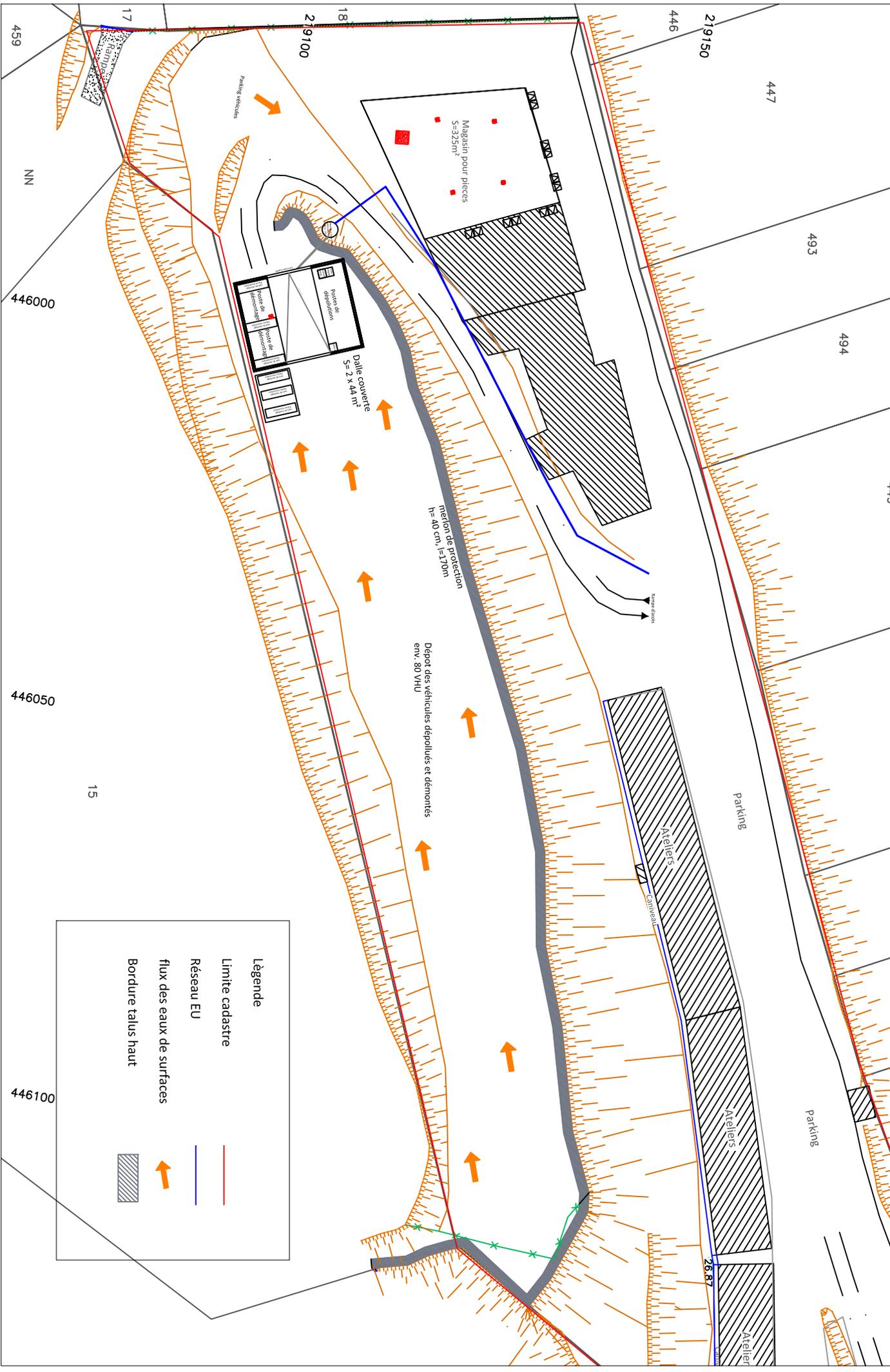
2.4. Eaux de surfaces

Il n'existe pas de creek ou de thalweg qui traverse le terrain.

De plus, aucun forage d'eau avec ou sans périmètre de protection n'est recensé au niveau du secteur.



Installation MECANAUTO - Plan de gestion des eaux
Zone industrielle de DUCOS
Commune de Noumea



Légende

- Limite cadastre
- Réseau EU
- flux des eaux de surfaces
- ▨ Bordure talus haut

459 17 219100 18 446 219150 447 493 494 449 450 446000 446050 15 446100

2.5. MILIEU NATUREL

La bibliographie à notre disposition ne mentionne aucune réserve, parc naturel ou autre zonage de protection d'un écosystème ou du patrimoine ni de loisir dans un périmètre rapproché (1km).

2.5.1. FLORE

Le site d'études se situe dans la zone industrielle de Ducos à proximité de zone commerciale de divers secteurs (ameublement, atelier de réparation mécanique...). Dans ce secteur, les zones naturelles ont toutes été transformées par l'action et les activités de l'homme.

Des bosquets de végétation sont identifiables au pied nord de la parcelle ainsi que sur la parcelle à l'Ouest. Cette végétation est principalement composée d'espèces introduites. Elle ne présente pas d'enjeu de conservation.

Certains arbres peuvent cependant atteindre des tailles significatives. Sur la parcelle Est, la végétation s'est développée sous forme de broussaille essentiellement composé de faux mimosas, de liane et d'herbes hautes.

2.5.2. FAUNE

La faune est relativement peu représentée dans cette zone. Elle est caractérisée par l'absence d'espèces de grande taille. Quelques oiseaux, des rongeurs et des petits reptiles communs sont observables dans l'environnement du site. La plus part d'entre eux sont des nuisibles.

2.5.3. DESCRIPTION DU PAYSAGE

Le paysage de la zone est composé de bâtiments industriels aux formes et tailles hétéroclites.

A l'est et au sud de la parcelle, des terrains sont laissé vacants. Le bâtiment MECANAUTO s'inscrit dans un paysage sans richesse paysagère particulière.



Illustration 4: Vue paysagère façade Nord du bâtiment

Les activités de Mecanauto ne sont pas visibles depuis les parcelles voisines ou les espaces publics ; le site surplombant la zone. Seul la façade du bâtiment est identifiable.

La réalisation des plates-formes a cependant générée des talus importants visibles par le voisinage.

2.6. BRUIT

Le site est localisé dans une zone urbaine réservée exclusivement aux activités industrielles, commerciales et artisanales (ZUI).

Les sources génératrices de bruits dans l'environnement du site sont :

- la circulation des véhicules .
- les activités industrielles de la zone.

Définition

Selon la délibération N° 741-2008/APS du 19 novembre 2008 relative à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement, on entend par :

- ✓ Bruit : "toute sensation auditive désagréable ou gênante, tout phénomène acoustique produisant cette sensation ". L'unité de mesure utilisée est le décibel (dB).
- ✓ Émergence : La différence entre les niveaux de pression continue équivalents pondérés A du bruit ambiant (établissement en fonctionnement) et du bruit résiduel (en l'absence du bruit généré par l'établissement).
- ✓ Zone à émergence réglementée :
 - l'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers, existant à la date de

l'arrêt d'autorisation de l'installation et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches

- Les zones constructibles définies par des documents d'urbanisme opposables aux tiers et publiés à la date de l'arrêté d'autorisation
- l'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers qui ont été implantés après la date d'arrêté d'autorisation dans les zones constructibles définies ci-dessus et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches, à l'exclusion de celles des immeubles implantés dans les zones destinées à recevoir des activités artisanales ou industrielles.

Les seuils réglementaires en vigueur pour les ICPE relevant du régime de l'autorisation sont également indiqué dans la délibération 741-2008 du 19 septembre 2008

Ainsi, les bruits émis par les installations classées ne doivent pas être à l'origine dans les zones à émergences réglementée, d'une émergence supérieure aux valeurs du tableau ci dessous :

| Niveau de bruit ambiant (incluant le bruit de l'installation) | Émergence admissible pour la période allant de 7h à 22h, sauf dimanche et jours fériés | Émergence admissible pour la période allant de 22h à 7h, sauf dimanche et jours fériés |
|---|--|--|
| Supérieur à 35 dB(A) et inférieur ou égal à 45 dB(A) | 6 dB(A) | 4 dB(A) |
| Supérieur à 45 dB(A) | 5 dB(A) | 3 dB(A) |

Le texte fixe également des limites de bruit à ne pas dépasser en limite de propriétés. Ces limites ne peuvent excéder 70 dB le jour et 60 dB la nuit sauf si le bruit résiduel (bruit ambiant sans l'établissement) est supérieure.

Les autres ZER sont notablement plus éloignées du site ou fortement impactée par le trafic routier de la ZI de Ducos et ne peuvent pas être impactées par les émissions sonores de l'établissement.

2.7. CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES ET QUALITÉ DE L'AIR

Pour cette partie, nous nous appuyons sur les études disponible auprès de SCAL-AIR pour 2014³.

« Les objectifs de qualité et valeurs limites annuelles européennes sont largement respectées pour l'ensemble des polluants mesurés, sur l'ensemble des sites de mesures.

La pollution mesurée à Nouméa est essentiellement d'origine industrielle. Il s'agit d'une pollution de pointe épisodique, c'est-à-dire de courte durée et très localisée. Elle se caractérise par la présence de concentrations moyennes à fortes en dioxyde de soufre et en poussières fines PM10

Les quartiers surveillés les plus exposés à cette pollution de pointe sont Logicoop, Montravel et la Vallée du Tir. En effet, les dépassements de seuil et valeurs limites par le dioxyde de soufre liés à l'activité industrielle concernent essentiellement ces quartiers.

Au regard des résultats de la surveillance en continue des quartiers de Logicoop, de Montravel et de la Vallée du Tir, et avec l'appui des résultats des campagnes de mesure par moyen mobile et des campagnes de mesure par échantillonnage passif réalisées sur l'ensemble des quartiers de la ville depuis 2009, les constats suivants se confirment :

- Les quartiers : ZI Ducos, Ducos, Numbo, Tindu, N'du, Koumourou, Kaméré et Nouville sont statistiquement les plus exposés à une pollution chronique de pointe à Nouméa.

3 Bilan de la qualité de l'air à noumea et dans le sud de la nouvelle-caledonie annee 2014

- les quartiers : Montagne Coupée, Vallée du Tir, Haut Magenta, Portes de Fer, Rivière Salée, 4ème au 7ème Kilomètre, Vallée des Colons, Vallée du Génie, Centre-Ville sont concernés par une pollution plus épisodique, également de pointe. »

2.8. OCCUPATION HUMAINE

2.8.1. ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Le quartier de Ducos a une vocation industrielle. Le nombre et la diversité d'entreprises qu'il concentre font de ce quartier le cœur industriel de Nouméa. La zone industrielle couvre une superficie d'environ 413 hectares.

Ce secteur est devenu au fil des ans non seulement le premier pôle industriel et artisanal du pays, mais aussi un pôle commercial important dans les domaines de l'ameublement, de l'électroménager, du bricolage, du jardinage, notamment, mais aussi en matière d'alimentation. À tel point que malgré une extension de 7 hectares en l'an 2 000 sur un domaine appartenant à la Province Sud, la zone industrielle est aujourd'hui pratiquement saturée. Le remblaiement d'une partie de l'anse Uaré et de la zone Nord côté Baie de Koutio, mais aussi l'ouverture d'un parc d'entreprises dans le secteur de Normandie devrait contribuer à résorber les besoins.

2.8.2. HABITATIONS VOISINES

La zone industrielle de Ducos est classée en zone UI (zone artisanale et industrielle). A ce titre, les seules constructions à usage d'habitation autorisées doivent être affectées au personnel de gardiennage avec une SHON limitée à 70 m².

Dans un rayon de 100 mètres autour des installations plusieurs habitations ont été recensées. Ces habitations sont occupées soit par des gardiens soit par les propriétaires des enseignes.

ACTIVITÉS COMMERCIALES / INDUSTRIELLES ET ÉTABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC

Le tableau ci dessous identifie l'ensemble du voisinage dans un périmètre à 100 m selon l'identification faite sur les plan des abords.

| Typologie | Description | ERP | ICPE |
|-----------|------------------------------------|-------------------------|------|
| Bâtiments | <u>Identification du Voisinage</u> | | |
| | ID plan | Nom | |
| | 1 | Ent DGS SCI Betty | X |
| | 2 | Auto Tract | |
| | 3 | Ent. Gentilhomme | |
| | 4 | Auto Sud équipement | X |
| | 5 | Ent. BTP et logisitique | |
| | 6A | Sarl HAVANAH | |
| | 6B | Pacific Amiante | |
| | 7A | Snack | X |

| Typologie | Description | ERP | ICPE |
|------------------------------------|--|-----|------|
| | 7B Freeway Transport | | |
| | 8 Garage Sidoen | X | X |
| | 9 Goyave | X | |
| | 10 Ent. GLT industrie | X | |
| | 11 Menuiserie | X | X |
| | 12 Ent. Sémaphore | | |
| | 13 Garage auto Des | | |
| | 14 Intermed - Locabox | X | X |
| | 15 8 Dock Artisans | X | |
| | 16 Bleu piscine | | |
| | 17 DMR Electoménager | X | |
| | 18 ABEGA | X | |
| | 19 Garage , Emoia | | |
| | 20 Sans enseigne | | |
| | 21 Sans enseigne | | |
| | 22 6 Box de stockages | | |
| | 23 Sans enseigne | | |
| | 24 Renault Truck | | x |
| | V Terrain vacant | | |
| Voies de circulation | Rue Claude Bernard, Rue Louis Pelatan | | |
| Canaux, cours d'eau et point d'eau | Aucun cours d'eau ni point d'eau n'est identifiable dans le périmètre à 100 mètres | | |

On estime la population active dans un rayon de 100 mètres autour de l'établissement à 70 personnes.

Il n'existe aucune servitude liée à des sites ou monuments classés au titre des monuments historiques sur la parcelle occupée par l'établissement.

2.8.3. RÉSEAUX

2.8.3.1. SERVITUDES

Selon le PUD de la Ville de Nouméa, le site d'études est traversé par une servitude électrique. La ligne électrique a depuis été retiré, ce qui de fait enlève les contraintes liées à la servitude.

Pour rappel, les contraintes liées à cette servitude sont essentiellement la limitation des hauteurs des constructions situées sous les câbles.

2.8.3.2. RÉSEAU VIAIRE

La rue Louis Pelatan ainsi que la rue Claude Bernard présentent chacune une emprise de 15 mètres. Elle est sous tutelle municipale. La fréquentation de la zone de Ducos représente un trafic routier dense. La rue Amper, axe principale de la zone, comptabilise un trafic journalier d'environ 7 500 véhicules rentrant dans Ducos et quasiment autant dans le sens de la sortie.

Trafic dû à l'établissement

Le trafic engendré par l'activité de l'établissement peut se décomposer ainsi

- les déplacements (arrivée/ départ) du personnel intervenant
- les déplacements liés à l'arrivée et au départ des VHU et des déchets.

Pour les premiers déplacements on évalue les déplacements à 4 mouvements quotidiens et pour les seconds à 6 mouvements mensuels.

Ces déplacements ne sont significatifs au regard du trafic journalier de la zone (7500 véhicules)

2.8.3.3. EAU POTABLE, EAUX USÉES, EAUX PLUVIALES

Le site est relié au réseau public d'alimentation en eau potable par un branchement au niveau la rue Pelatan. La conduite est enterrée à 0,8 mètre de profondeur.

Le réseau d'évacuation des eaux est de type unitaire et gravitaire. Une conduite de 400 mm en PVC se rejette dans le réseau situé sur la rue Pelatan.

Il n'existe pas, dans cette zone, de dispositif d'assainissement collectif ; l'assainissement est uniquement de type individuel.

2.8.3.4. RÉSEAU ÉLECTRIQUE

Le réseau de distribution électrique longe l'établissement par l'Est, le long de la voie de desserte de la zone d'activité.

2.8.3.5. RÉSEAU TÉLÉPHONIQUE

Le réseau de téléphone est aérien et longe la voie d'accès à MECANAUTO.

La couverture GSM du site est bonne.

2.9. UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE

Les énergies utilisées sur le site sont :

- L'énergie thermique pour les engins de manutention;
- L'énergie électrique pour la fourniture d'air comprimé et le fonctionnement des structures d'exploitation (éclairage notamment).

Ces modes de consommation sont tout à fait conformes aux usages en vigueur pour des activités similaires.

En outre, la consommation énergétique globale de l'établissement sera très faible au regard de celle pouvant être associée à des procédés énergivores (raffinage, aciérie, chimie, transformation des métaux, ...).

3. RAISONS DES CHOIX DU PROJET

Le traitement des véhicules hors d'usages (VHU) est une activité en expansion sur le territoire. Le Code de l'environnement ayant réglementé cette filière de déchets, des professionnels se sont positionnés sur ce marché, pour certains d'entre eux depuis quelques années. Ce secteur fait appel à une main-d'œuvre souvent peu qualifiée générant des difficultés de gestion du personnel et de production.

La société MECANAUTO exerce une activité de démantèlement des véhicules en fin de vie depuis de nombreuses années. Le projet, objet du présent dossier, s'inscrit donc dans une nécessité de régularisation des activités existantes.

4. INCIDENCE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES COMPENSATOIRES

4.1. EFFETS SUR LE SOL ET LE SOUS - SOL

4.1.1. EFFETS PRÉVISIBLES DU PROJET

La dépollution et le démantèlement de véhicules hors d'usage engendrent le risque de déversements chroniques des substances contenues dans les véhicules sur les aires de stockage. Un éventuel déversement accidentel de liquide récupéré sur les VHU, pourrait constituer un risque de pollution pour les sols. En particulier en ce qui concerne les huiles de vidange, les carburants ou encore l'électrolyte de batteries.

Les hydrocarbures ont la propriété de s'adsorber dans le sol (*voir encadré*) où ils peuvent être piégés pendant de nombreuses années. Le lessivage du sol par la pluie contribue à la migration des polluants.

Comportement des hydrocarbures dans le sol

Les gazoles contiennent 2 000 à 4 000 hydrocarbures différents, dont le nombre d'atomes de carbone varie entre 11 et 25. Ils sont majoritairement constitués de n-alcanes et cycloalcanes. Les alcanes ont une solubilité faible dans l'eau : de 0,007 mg.L⁻¹ pour les alcanes en C12.

Dans l'environnement, les alcanes présentent une stabilité assez élevée, surtout les alcanes ramifiés dont le carbone tertiaire ou quaternaire conduit à une certaine récalcitrance vis-à-vis des micro-organismes. Cependant, grâce à leur faible solubilité et leur tendance à se lier à la phase solide du fait de leur hydrophobicité, les alcanes ne se trouveront qu'en faible quantité dans la phase aqueuse et seront stabilisés dans les sédiments.

Les activités du site sont focalisées sur le démontage de véhicules, des mesures seront donc à prendre pour éviter :

- Toutes fuites au niveau des véhicules hors d'usages
- Tout rejet d'eaux pluviales polluées dans le milieu naturel
- Tout rejet d'eaux usées sans traitement préalable

Les carcasses de véhicule dépolluées sont considérées comme inerte et leurs stockages ne nécessitent pas de dispositions particulières.

4.1.2. MESURES DE PROTECTION

4.1.2.1. AIRE DE DÉPOLLUTION ET DE DÉMONTAGE DES VÉHICULES

Les véhicules hors d'usages seront réceptionnés sur une dalle bétonnée de dépollution et de démantèlement. Cette aire de dépollution sera aémanagée de façon supporter les contraintes de poids et de déplacement et permet de limiter les impacts de ce type d'activités.

Elle sera ceinturée par une bordure de 20 cm de haut permettant de contenir un éventuel déversement.

Un caniveau à grille central permettra de la connectée à un dispositif de traitement des eaux.

La dalle est couverte en partie seulement. La section centrale est une zone de circulation. Elle est laissée libre sur toute sa hauteur, permettant la manutention par élévateur des véhicules hors des contraintes de gabarit que pourrait imposer une toiture.

Les eaux de pluies atteignant cette surface sont collectées et traitées par le séparateur à hydrocarbure.

Les dimension de la dalle sont les suivantes :

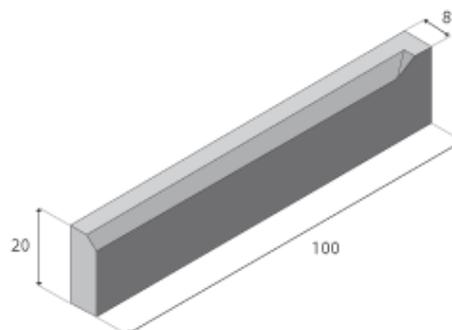


Illustration 5: Schéma bordure

| Zone | Couverture | Surface (m ²) |
|---------------|------------|---------------------------|
| Dépollution | Oui | 44 |
| Démantèlement | Oui | 44 |
| Circulation | Non | 62 |

Tableau 1: Zones de dépollution

4.1.2.2. AIRE DE STOCKAGE DES VHU

L'aire de stockage des VHU se situe sur la plate forme après la zone de dépollution/démontage sur une surface d'environ 1860m². La capacité d'accueil est d'environ 120 véhicules.

L'accès à cette zone est strictement réservé aux personnels de MECANAUTO.

Les véhicules sont posés à même le sol dans l'attente de démontage.

Une bordure est positionnée le long du talus permettant de diriger les eaux de ruissellement et de marquer la limite du talus.

4.1.2.3. ZONES DE STOCKAGE DES PIÈCES AUTO / MÉCANIQUES

Certaines pièces automobile sont stockées sur la plate forme à proximité de la dalle de démantèlement. Ces pièces sont exposées aux intempéries.

Le local administratif et commercial accueillera les pièces les plus sensibles aux intempéries ou en valeur marchande, y compris les airbags et prétensionneurs de ceinture de sécurité.

Ces pièces ne présentent aucun risque de pollution du sol ou des eaux de surfaces.

Le bâtiment est au nord de la plate forme, pour une surface de 325 m².

4.1.2.4. STOCKAGE DES DÉCHETS

Les déchets sont produits au niveau de la zone de dépollution et de démontage. Ils sont stockés dans des bacs adaptés aux risques des déchets. Cela concerne essentiellement les liquides contenus dans les VHU.

Sont collectés :

- Les batteries (un bac double peau)
- Les huiles usagées (un fut de 200 litres)
- les éléments filtrant (un bac double peau)
- Les liquides de refroidissement

D'une manière générale, pour les liquides, la règle de stockage sera la suivante :

Tout stockage d'un liquide susceptible de créer une pollution des eaux ou des sols est associé à une capacité de rétention dont le volume est au moins égal à la plus grande des deux valeurs suivantes:

- 100 % de la capacité du plus grand réservoir,
- 50 % de la capacité totale des réservoirs associés.

Cette disposition n'est pas applicable aux bassins de traitement des eaux résiduaires. Pour les stockages de récipients de capacité unitaire inférieure ou égale à 250 litres, la capacité de rétention est au moins égale à :

- dans le cas de liquides inflammables et de déchets, 50 % de la capacité totale des fûts,
- dans les autres cas, 20 % de la capacité totale des fûts,
- dans tous les cas 800 litres minimum ou égale à la capacité totale lorsque celle-là est inférieure à 800 l.

La dépollution et le démantèlement des VHU produit donc un certain nombre de déchets. Le tableau ci dessous est un inventaire standardisé des déchets potentiellement issus des VHU.

| Code EWC | Exemples |
|------------|--|
| 16 01 06 | Véhicules hors d'usage ne contenant ni liquides ni autres composants dangereux |
| 16 01 07* | Filtres à huile |
| 16 01 08* | Composants contenant du mercure. |
| 16 01 09 * | Composants contenant des PCB. |
| 16 01 10* | Composants explosifs (par exemple : coussins gonflables de sécurité). |
| 16 01 11* | Patins de freins contenant de l'amiante. |
| 16 01 12 | Patins de freins autres que ceux visés à la rubrique |
| 16 01 13* | Liquides de frein. |
| 16 01 14* | Antigels contenant des substances dangereuses. |
| 16 01 15 | Antigels autres que ceux visés à la rubrique 16 01 14* |
| 16 01 16 | réservoirs de gaz liquéfié |
| 16 01 17 | métaux ferreux |

| Code EWC | Exemples |
|----------|--|
| 16 01 18 | métaux non ferreux. |
| 16 01 19 | matières plastiques. |
| 16 01 20 | verre |
| 16 01 21 | composants dangereux autres que ceux visés aux rubriques 16 01 07 à 06 01 11, 16 01 13 à 06 01 14. |

Tableau 2: Classification des déchets produits

4.1.3. ÉVALUATION DES INCIDENCES

Les VHU entrant sur la plate forme sont réceptionnés sur une aire de travail étanche orientée de façon à collecter tout déversement de liquides vers un caniveau à grille. Celle-ci est connectée à un dispositif de traitement des eaux (système de décanteur/séparateur) muni d'un dispositif d'obturateur automatique évitant tout rejet d'hydrocarbures vers le milieu naturel lorsque l'appareil est saturé. Ainsi, un déversement accidentel sur l'aire de réception sera recueilli directement dans le dispositif décanteur/séparateur ou dans la cunette de collecte.

Par la suite, les VHU dépollués sont stockés à même le sol, sans risque de pollution de celui-ci.

Enfin, tous les liquides potentiellement polluants sont stockés sous rétention afin de se prémunir d'une avarie matérielle ou d'une erreur humaine.

Les dispositions organisationnelles et constructives ainsi que les procédures de travail permettent d'éviter une pollution du sol et du sous-sol des produits et substances manipulées.

4.2. IMPACTS SUR L'EAU

4.2.1. LES EAUX DE RUISSELLEMENT

Les eaux pluviales sont susceptibles d'être contaminées lorsqu'elles entrent en contact avec des substances manutentionnées sur les diverses aires de dépollution et démantèlement et de stockage.

Il est fait la distinction entre 2 types d'eaux de ruissellement :

- Les eaux de ruissellement provenant des surfaces non pavées ainsi que les eaux de toitures, qui ne sont pas polluées, et sont rejetées directement dans le milieu naturel.
- Les eaux de ruissellement provenant des aires dallées, susceptibles d'être polluées sont être collectées et traitées avant rejet dans le milieu naturel.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

La morphologie du site et la nature des sols sont peu propices au ruissellement des eaux superficielles. En effet, la topographie du terrain est plane et le sol recouvert de gravier ou de terre favorisant l'infiltration des eaux pluviales.

Les eaux de ruissellement provenant des surfaces pavées susceptibles d'être polluées proviennent de l'aire de réception et de dépollution des VHU. Ces eaux seront collectées et correctement traitées avant rejet dans le milieu naturel.

De plus, tout stockage d'un liquide susceptible de créer une pollution des eaux ou des sols sera associé à une cuvette de rétention. La capacité de rétention sera étanche pour les produits qu'elle pourrait contenir et résistera à l'action physique et chimique des fluides. Il en est de même pour son dispositif d'obturation qui sera maintenu fermé. L'étanchéité des réservoirs associés pourra être contrôlée à tout moment.

Enfin, les eaux susceptibles d'être polluées seront collectées séparément des eaux « propres ».

EAUX DE RUISSELLEMENT DES SURFACES NON PAVÉES

Les eaux de ruissellement atteignant le dépôt de VHU en attente de démontage sont considérées comme propres en raison des dispositions d'exploitation (véhicules dépollués).

En raison de la nature perméable des terrains, ces eaux s'infiltreront dans le terrain naturel.

Les eaux de toiture sont récupérées par des gouttières qui alimentent un collecteur par une buse enterrée sous la cour. Celle-ci est suffisamment dimensionnée pour drainer efficacement les eaux de ruissellement. Toutes les eaux de toiture des bâtiments seront considérées comme propres et seront récupérées au moyen de gouttières avant d'être rejetées dans le milieu naturel.

EAUX DE RUISSELLEMENT DE L'AIRE D'ACCUEIL ET DE DÉPOLLUTION DES VHU

Les eaux de ruissellement atteignant l'aire de réception des VHU seront collectées par une cunette aérienne qui longe la dalle par le sud et l'ouest..

En raison des activités exercées sur cette aire de travail, ces eaux peuvent se charger en terre ainsi qu'en égouttures d'hydrocarbures.

Leur rejet dans le milieu naturel sera précédé d'un traitement adapté. La zone sera connectée à un séparateur à hydrocarbures (*Cf. note de calcul en annexe*)

4.2.2. BESOINS EN EAU POTABLE

4.2.2.1. CONSOMMATION ET UTILISATION

Le site est raccordé au réseau public d'eau potable. La distribution d'eau sur le site se fait à partir d'un compteur globale pour l'ensemble de la plate forme.

Les points d'eaux sont en nombre limité.

- un dans le bâtiment commerciale
- un sur la plate forme de dépollution
- dans les sanitaires

Les consommations d'eau sont très dépendantes du niveau d'exploitation des installations.

La moyenne de consommation retenue sera de 9,6 m³/mois.

La répartition des consommations est basée sur les informations suivantes :

- L'atelier ainsi que la dalle de réception des véhicules sont balayés plusieurs fois par semaine et lavés au jet au moins une fois par semaine, impliquant une consommation d'eau d'environ 1,8 m³/semaine.
- La consommation domestique pour 4 employés est estimée à 0,3 m³ par jour (1 WC, 1 lavabos et 1 douche).

L'EAU DOMESTIQUE (82% DES BESOINS)

Il est prévu une consommation hebdomadaire d'environ 1,5 m³.

Les eaux vannes seront issues d'un WC, de 1 lavabos et d'une douche.

Ces eaux usées seront chargées en MES (300 à 400 mg/l), DBO5 (270 à 400 mg/l), en azote et germes pathogènes.

L'EAU DE LAVAGE DE LA DALLE DE DÉPOLLUTION ET DE DEMANTELLEMENT (18 % DES BESOINS)

La dalle de dépollution sera balayée plusieurs fois par semaine et lavé au jet (DN 20, 3 bar) une fois par mois, impliquant une consommation d'eau d'environ 1,8 m³.

Ces effluents seront essentiellement chargés en poussières et en égouttures d'huiles.

4.2.3. GESTION DES EAUX USÉES

Les dispositions prévues pour la récupération des écoulements accidentels survenant sur la plate forme ont été traitées au paragraphe 4.1 Effets sur le Sol et le Sous - Sol.

La zone de dépollution et de démontage sera couverte, la protégeant ainsi des eaux pluviales.

Le réseau d'assainissement de la parcelle est réalisé en mode séparatif pour rejoindre le réseau unitaire en limite du domaine public.

4.2.3.1. DESCRIPTION DES DISPOSITIFS DE TRAITEMENT

LES EFFLUENTS DOMESTIQUES

Les effluents issus du local sanitaire seront dirigés vers une fosse toutes eaux de 3000 litres puis rejetés dans le réseau publique. Le volume de cette fosse a une capacité de 4 à 5 usagers permanents.

Une fosse toutes eaux est un appareil destiné à la collecte, à la liquéfaction partielle des matières polluantes contenues dans les eaux usées et à la rétention des matières solides et des déchets flottants. Elle constitue un pré traitement des eaux vannes.

Les normes de rejet à partir d'un dispositif d'assainissement autonome des eaux usées en application de l'arrêté du 6 mai 1996 fixant les prescriptions techniques applicables aux systèmes d'assainissement non collectif est de 30 mg/L pour les MES et de 40 mg/L pour la DBO₅.

GESTION DES EAUX DE L'AIRE DE RÉCEPTION ET DE DÉPOLLUTION DES VÉHICULES

Les eaux de ruissellement provenant de l'aire de réception des véhicules seront traitées par un ensemble déboureur / séparateur à hydrocarbures. Il s'agit d'un dispositif composé d'un déboureur de 500 litres suivi d'un séparateur à hydrocarbures de 800 litres de capacité utile, capable de traiter un débit de 3 L/s.

Le séparateur à hydrocarbures sera de type classe I, permettant de garantir un rejet < 5 mg/L en hydrocarbures. Il sera équipé d'un by-pass.

Les annexes présentent une note de calcul sur le dimensionnement de cet ensemble de traitement.

4.2.3.2. ENTRETIEN

Les ensembles déboureur/séparateur, ainsi que les fosses toutes eaux seront périodiquement inspectés et seront vidangés autant que de besoin.

4.2.3.3. VALEURS LIMITES⁴

Dans le cas de rejet dans le milieu naturel (ou dans un réseau d'assainissement collectif dépourvu de station d'épuration) les valeurs limites suivantes devront être respectées en moyenne quotidienne. Aucune valeur instantanée ne devra dépasser le double des valeurs limites de concentration.

- **Température** : inférieur à 30°C
- **pH** : compris entre 5,5 et 8,5
- **DCO** : la concentration ne doit pas dépasser 300 mg/l si le flux journalier n'excède pas 100 kg/j,
- **DBO5** : la concentration ne doit pas dépasser 100 mg/l si le flux journalier n'excède pas 30 kg/j
- **Matières En Suspension** : la concentration ne doit pas dépasser 100 mg/l (pour un flux journalier n'excédant pas 15 kg/j).
- **Chrome hexavalent** : 0,1 mg/l si le flux est supérieur à 1 g/j.
- **Plomb** : 0,5 mg/l
- **Hydrocarbures totaux** : 5 mg/l
- **Métaux totaux** : 15 mg/l

4.2.3.4. SURVEILLANCE

L'exploitant mettra en place un programme de surveillance des caractéristiques des émissions des

⁴ Projet d'arrêté métropolitain relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées relevant du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique n° 2712-1 (installation d'entreposage, dépollution, démontage ou découpage de véhicules terrestres hors d'usage) de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement

polluants représentatifs portant sur les paramètres décrit au paragraphe 4.2.3.3 Valeurs limites⁴.

La fréquence de ces analyses sera annuelle. Les résultats seront tenu à la disposition de l'inspection des installations classées.

4.3. CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES ET QUALITÉ DE L'AIR

4.3.1. EFFETS DU PROJET

Les sources d'émission proviennent :

- du chariot élévateur fonctionnant au diesel ;
- du soulèvement de poussières occasionné par les mouvements sur le site ;
- de la libération d'aérosols contenus dans les véhicules (climatisation).

Les effets du projet sur la qualité de l'air restent minimes et diffus. Les impacts restent limités à la zone d'étude. Aucune activité de peinture n'est réalisée sur le site ni de dégraissage de pièce mécanique.

4.3.2. MESURES D'ATTÉNUATION

⇒ Des mesures seront prises pour réduire **l'envol des poussières**.

Le sol, constitué de terre et de graviers, sera recouvert de graviers. Cette mesure améliorera également les conditions de propreté des zones par temps de pluie en limitant la formation de boues.

⇒ **Les aérosols** contenus dans les climatisations des VHU seront collectés par un équipement dédié de façon à prévenir la mise à l'air libre de ce type de gaz.

L'impact local de ce type d'émission sur la qualité de l'air reste faible. Néanmoins ces gaz contribuent à la destruction de la couche d'ozone troposphérique.

⇒ Les rejets de gaz de combustion du chariot élévateur seront conformes aux facteurs d'émissions fixés dans le décret n° 2000- 1302 du 26 décembre 2000.

L'échappement des gaz de combustion ne comportera aucune obstruction risquant de gêner la diffusion des effluents gazeux.

Le chariot élévateur sera entretenu et contrôlé régulièrement, répondant aux normes en vigueur en matière d'émissions de gaz de combustion.

⇒ **Enfin, tout brûlage à l'air libre sera interdit.**

4.4. ÉTUDE DÉCHETS

4.4.1. DESCRIPTION DES MODES DE GÉNÉRATION DES DÉCHETS

les déchets générés par l'activité seront de trois sortes :

- les déchets générés par l'activité de démontage des véhicules ;
- les déchets issus du traitement des eaux ;
- les déchets de bureau.

Certains de ces déchets ont un caractère dangereux.

4.4.1.1. LES DÉCHETS DE BUREAU

Les déchets de bureau sont issus du local administratif et sont principalement composés de papiers - cartons et occasionnellement de cartouches d'imprimantes.

Une poubelle spécialement destinée à ce type de déchet est localisée dans le local administratif. Ces déchets sont évacués vers l'ISD régulièrement.

Les déchets de repas sont déposés en poubelles de 150 litres près du local administratif. Il s'agit pour l'essentiel d'emballages (80%) et de matières organiques (20%). Le nombre de salarié étant faible la production de ce type de déchet sera limitée. Le volume produit est estimé entre 1 et 2 m³ par an. Ils sont évacués également à l'ISD par des moyens internes.

4.4.1.2. LES DÉCHETS ISSUS DU TRAITEMENT DES EAUX

Les dispositifs de déboureur/séparateur à hydrocarbures produisent des boues d'hydrocarbures ainsi que des résidus aqueux chargés en hydrocarbures.

La production de ces boues (contenant une forte proportion d'eau) est estimée à environ 1 m³ par an. Un vidangeur agréé est chargé de pomper ces boues pour les éliminer en centre de traitement agréé.

4.4.1.3. LES DÉCHETS GÉNÉRÉS PAR L'ACTIVITÉ DE DÉMONTAGE DES VÉHICULES

Au cours de leurs démontages, les pièces des véhicules seront systématiquement triées.

On distingue :

- Les pièces mécaniques réutilisables : Toutes pièces mécaniques d'un véhicule sont potentiellement réutilisables, cela dépend de l'état de celle-ci. Les pièces en bon état sont revendues sur le marché de l'occasion, le plus souvent à des garagistes.
- Les déchets recyclables : Les huiles usées, le carburant et les pièces métalliques non réutilisables.
- Les déchets à éliminer : Les déchets souillés, les pièces en plastiques, les fluides non valorisables (fréon, lave glace...), les pièces mécaniques non réutilisables et valorisables.

Le tableau ci-dessous dresse un bilan type des déchets des VHU récupérés par l'entreprise par unités traitées :

| Nature | Quantité | Type |
|--|-----------|-----------------------------|
| Métaux ferreux | 686 kg | Déchets banals |
| Métaux non ferreux - aluminium | 43,5 kg | Déchets banals |
| Métaux non ferreux - autres | 21,5 kg | Déchets banals |
| Batteries | 10 kg | Déchets dangereux |
| Caoutchoucs - pneumatiques | 53 kg | Déchets banals |
| Plastiques | 85 kg | Déchets banals |
| Verre | 28 kg | Déchets banals |
| Divers | 61 kg | Déchets banals ou dangereux |
| Carburant | 20 litres | Déchets dangereux |
| Huiles (liquides de frein + lubrifiants) | 6 litres | Déchets dangereux |
| Liquides de refroidissement + lave-glace | 8 litres | Déchets dangereux |
| Acide sulfurique (batterie) | 3 litres | Déchets dangereux |

Tableau 3: Répartition type des déchets

La part de déchets sur les VHU récupérés, représente environ 57% en poids des éléments solides ou liquides. Le reste, soit 43%, est réutilisé.

4.4.2. GÉNÉRALITÉS SUR LA GESTION DES DÉCHETS

4.4.2.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

RÉCUPÉRATION - RECYCLAGE

Toutes dispositions seront prises pour limiter les quantités de déchets produits. Les modes d'élimination favorisant le recyclage ou la valorisation seront systématiquement privilégiés. De même, les possibilités d'élimination locales seront favorisées.

Pour les déchets dangereux et en l'absence de filière locale, une procédure d'exportation sera mise en place par le biais d'une entreprise locale spécialisée. Elle respectera notamment les dispositions de la Convention de Bâle.

SUIVI DES DÉCHETS

L'exploitant tiendra à jour des registres, de déclaration d'élimination de déchets et de bordereau de suivi dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

Un registre des déchets dangereux produits (nature, tonnage, filière d'élimination) sera notamment tenu à jour. Des bordereaux de suivi de déchet industriel seront émis dès qu'un déchet sera remis à un tiers. Ces bordereaux seront conservés pendant 3 ans et seront tenus à la disposition de l'inspection des installations classées.

REMISE EN ÉTAT EN FIN D'EXPLOITATION

En fin d'exploitation, l'exploitant remettra en état le site de sorte qu'il ne s'y manifeste plus aucun danger.

A cet effet, tous les produits dangereux ainsi que tous les déchets devront être valorisés ou évacués vers des installations dûment autorisées.

4.4.2.2. LE BORDEREAU DE SUIVI DES DÉCHETS DANGEREUX (BSDD)

l'original du bordereau accompagne le déchet depuis l'émetteur du bordereau jusqu'à l'installation de transformation ou de traitement. L'exploitant de l'installation de transformation ou de traitement retourne une copie du bordereau à l'émetteur après avoir réceptionné le déchet dans son installation (cadre 10 renseigné), puis retourne une nouvelle copie de ce bordereau après avoir réalisé la transformation ou le traitement (cadre 11 renseigné). Dans le cas où le traitement ou la transformation est effectué moins d'un mois après la date de réception du déchet, une seule copie est adressée à l'émetteur.

Dans le cas où le déchet a préalablement subi une première transformation ou un premier traitement au terme duquel la provenance des déchets reste identifiable, l'expéditeur initial est également destinataire des bordereaux renvoyés par la dernière installation de transformation ou de traitement.

Toute personne qui émet, reçoit ou complète l'original ou la copie d'un bordereau en conserve une copie pendant trois ans pour les transporteurs, pendant cinq ans dans les autres cas. L'original du bordereau est conservé dans tous les cas par l'installation de destination ayant réalisé la transformation ou le traitement, après que son exploitant a rempli le cadre 11 et éventuellement le cadre 12.

4.5. MODES DE GÉNÉRATION ET D'ÉLIMINATION

4.5.1. DÉCHETS MÉNAGERS ET ASSIMILÉS (DMA)

Ordures ménagères

nature et origines : Papier et carton / Déchets de cuisine biodégradable / Matières plastiques / Emballage en papier carton / Emballage en matières plastiques

Densité moyenne : 150 à 200 kg/m³

Phase : solide

Origine : prise de repas sur site

Code déchets : 20 01 01 / 20 01 08 / 20 01 39 / 15 01 01
15 01 02 / 15 01 03

Collecte : Collecte dans poubelle plastique et fût
Métallique

Élimination : Mise en décharge hebdomadaire



4.5.1.1. MODE DE GESTION

Les ordures ménagères non compactées ont une densité relativement faible. Elles n'ont pas de toxicité particulière à condition d'éviter de les mélanger avec des déchets dangereux tels que les piles ou des objets souillés aux hydrocarbures. En Nouvelle-Calédonie, les filières de recyclages offrent quelques de collectes sélectives.

Parmi les ordures ménagères, les déchets biodégradables (reste de repas, déchets de cuisine) se dégradent rapidement avec la chaleur et entraînent des contraintes de stockage (odeurs, insectes...). Leur évacuation du site devra être régulière (au maximum hebdomadaire).

Ces déchets seront collectés dans une poubelle plastique et un fût métallique. Les déchets seront évacués vers l'ISD de Païta.

4.5.2. DÉCHETS INDUSTRIELS BANALS (DIB)

Pièces métalliques - Ferrailles

| | |
|--------------------------|--|
| <u>Origine :</u> | Véhicules hors d'usage |
| <u>Densité moyenne :</u> | variable selon type de métal et taille des pièces (entre 1 et 6) |
| <u>Phase :</u> | solide |
| <u>Code déchets :</u> | 16 01 17 – 16 01 18 / 19 12 02 – 19 12 03 |
| <u>Collecte :</u> | 1 Benne de 5 m ³ |
| <u>Élimination :</u> | Exportation pour recyclage |



4.5.2.1. MODE DE GESTION

Les pièces métalliques (autre que les pièces récupérées par leurs propriétaires) seront stockées dans une benne métallique de 5 m³ spécifique à ce type de déchet. Elles seront remises à une entreprise de recyclage des métaux et suivront la filière mise en place afin d'être recyclée dans les aciéries asiatiques.

Les pièces mécaniques peuvent potentiellement présenter des souillures par des hydrocarbures. Les déchets seront alors éventuellement nettoyés avec des chiffons pour enlever la majorité des souillures. La présence d'un peu d'hydrocarbures ne pose généralement pas de problème pour le recyclage de la ferraille.

Lors du démantèlement, les déchets métalliques non ferreux seront isolés afin de les valoriser auprès des entreprises locales de reprises des métaux.

La production d'une tonne d'acier via le recyclage des ferrailles permet d'économiser 1,35 tonne de minerai de fer, 665 kg de charbon, 191 kg de pierre à chaux, 40 % de la consommation d'eau et 65 % de l'énergie nécessaire par rapport à une production classique d'acier.

Patins de frein

| | |
|-----------------------------|------------------------------|
| <u>nature et origines :</u> | véhicules hors d'usage |
| <u>Phase :</u> | Solide |
| <u>Code déchets :</u> | 16 01 12 |
| <u>Collecte :</u> | Bennes à déchets métalliques |
| <u>Élimination :</u> | Exportation pour recyclage |

4.5.2.2. MODE DE GESTION

Les plaquettes de freins ne seront retirées des VHU que si cela permet d'atteindre des éléments mécaniques valorisables. Elles rejoindront alors la filière des déchets métalliques.

Pneus usagés

| | |
|--------------------------|-----------------------------------|
| <u>Origine :</u> | Vehicules hors d'usage |
| <u>Densité moyenne :</u> | 150 kg/m ³ |
| <u>Phase :</u> | solide |
| <u>Code déchets :</u> | 16 01 03 |
| <u>Collecte :</u> | Benne collectée selon remplissage |
| <u>Élimination :</u> | Mise en décharge |



PNEUMATIQUES

4.5.2.3. MODE DE GESTION

Les pneumatiques usagés sont actuellement acceptables en décharge. Sur l'installation de stockage de Païta, ceux-ci sont broyés pour constituer un matériau drainant dans les alvéoles.

Toutefois, au regard du gisement disponible en Nouvelle-Calédonie, des filières de valorisation pourraient apparaître. Si tel était le cas, cette filière d'élimination serait privilégiée par rapport à la mise en décharge.

Plastiques - caoutchoucs

| | |
|--------------------------|-----------------------------------|
| <u>Origine :</u> | Véhicules hors d'usage |
| <u>Densité moyenne :</u> | 150 kg/m ³ |
| <u>Phase :</u> | solide |
| <u>Code déchets :</u> | 16 01 19 |
| <u>Collecte :</u> | Benne collectée selon remplissage |
| <u>Élimination :</u> | Mise en décharge |



4.5.2.4. MODE DE GESTION

Les plastiques et les caoutchoucs seront collectés et mélangés aux déchets banals. Il s'agit principalement des tableaux de bord, des pare-chocs et des joints. Actuellement ces plastiques n'ont pas d'autre débouché que l'enfouissement.

Quand le casier est plein, il est collecté pour mise en décharge.

4.5.3. DÉCHETS DANGEREUX (DD)

Absorbants, chiffons et vêtements de protection souillés issus des activités de dépollution

| | |
|------------------------------|---|
| <u>Origine</u> | Opération de démontage de véhicules hors d'usage |
| <u>Densité moyenne :</u> | 100-150 kg/m ³ (750 kg/m ³ pour absorbants) |
| <u>Phase :</u> | solide |
| <u>Type de contamination</u> | hydrocarbures |
| <u>Code déchets :</u> | 15 02 02* |
| <u>Collecte :</u> | 1 poubelle en plastique de 100 litres |
| <u>Élimination :</u> | Exportation pour traitement (solidification et mise en décharge). |

4.5.3.1. MODE DE GESTION

Les équipements de protection individuels (EPI) de type combinaisons, gants, etc. sont considérés comme des déchets dangereux lorsqu'ils sont souillés par des produits dangereux (liquides inflammables, toxiques, corrosifs...). Ils seront récupérés dans un contenant dédié (poubelle 100 L rouge).

Les absorbants seront utilisés en cas de pollution accidentelle. Ils devront être récupérés dans des sacs poubelles en plastiques et éliminés au plus vite.

Les chiffons souillés par les hydrocarbures devront être récupérés dans un contenant dédié installé à proximité de la zone de travail. En raison de la possibilité d'inflammation de ces déchets, ils devront être stockés dans un contenant ininflammable et étanche de type fût métallique à ouverture totale.

Huiles usagées en issues de la dépollution

| | |
|--------------------------|---------------------------------|
| <u>Origine :</u> | Véhicules hors d'usage |
| <u>Densité moyenne :</u> | 850 kg/m ³ |
| <u>Phase :</u> | liquide |
| <u>Code déchets :</u> | 13 01 11* / 13 02 08* |
| <u>Collecte :</u> | fûts métalliques de 200 litres. |
| <u>Élimination :</u> | Incinération |



HUILES DE VIDANGE

4.5.3.2. MODE DE GESTION

Les huiles usagées sont réglementées en Province Sud par la délibération n° 05-2008/APS du 10 avril 2008 relative à la gestion des huiles usagées. Ce déchet industriel est classé prioritaire en Nouvelle-Calédonie.

Une filière locale de traitement existe à la centrale Doniambo pour les huiles noires. Pour être incinérées, ces huiles doivent répondre à certains critères vérifiés par analyses. Il conviendra de ne pas mélanger de PCB, d'eau et de substances contenant du chlore avec les huiles usagées, sous peine de devoir exporter ces huiles et donc d'augmenter le coût de traitement.

Les huiles moteurs qui sont libérées dans l'environnement forment une fine pellicule à la surface de l'eau. La réoxygénation de celle-ci est ainsi empêchée, entraînant des épisodes de mortalité pour les organismes vivants.
1 litre d'huile répandue à la surface d'un plan d'eau forme une pellicule de 1 000 à 10 000 m².

Le carburant

| | |
|--------------------------|---|
| <u>Origine :</u> | véhicules hors d'usage |
| <u>Densité moyenne :</u> | 850 kg/m ³ |
| <u>Phase :</u> | liquide |
| <u>Code déchets :</u> | 13 07 01* / 13 07 02* |
| <u>Collecte :</u> | Bidons plastiques ou métalliques adaptés carburant. |
| <u>Élimination :</u> | recyclage |

4.5.3.3. MODE DE GESTION

Le carburant récupéré sur les véhicules sera soit recyclé pour les besoins en interne soit pour les

véhicules du personnel.

Cette mesure permettra de limiter le stockage de carburant sur site (25 litres).

Accumulateurs au plomb

| | |
|-----------------------|--------------------------|
| <u>Origine :</u> | véhicule hors d'usage |
| <u>Phase :</u> | solide et liquide |
| <u>Code déchets :</u> | 16 06 01* |
| <u>Collecte :</u> | Bac à batteries de 600 L |
| <u>Élimination :</u> | Exportation et recyclage |



BATTERIES

Les principaux composants des accumulateurs au plomb sont l'acide sulfurique (électrolyte) et le plomb.

L'acide sulfurique est nocif pour les organismes aquatiques en raison de son caractère acide. Le plomb fait partie des métaux lourds extrêmement toxiques pour l'homme et l'environnement.

Dans les décharges, ces déchets libèrent tôt ou tard ces métaux lourds dans l'environnement.

4.5.3.4. MODE DE GESTION

Un bac à batteries de 600 litres permettra de stocker en toute sécurité les accumulateurs issus de la dépollution des VHU. Lorsque le bac est plein (entre 15 et 20 batteries), une entreprise agréée par la Province Sud dans la récupération des accumulateurs au plomb sera appelée pour venir récupérer ces déchets.

Les batteries au plomb sont également aujourd'hui largement recyclées à travers le monde. Le recyclage consiste à récupérer le plomb ainsi que le plastique pour recyclage et à neutraliser l'acide.

Filtres à huile / Filtres à gasoil

| | |
|-----------------------|---|
| <u>Origine :</u> | Véhicules hors d'usage |
| <u>Phase :</u> | Solide / liquide |
| <u>Code déchets :</u> | 16 01 07* |
| <u>Collecte :</u> | fût métallique de 200 L à ouverture totale |
| <u>Élimination :</u> | Exportation après dépollution locale, pour valorisation |

4.5.3.5. MODE DE GESTION

Le démontages de ce type d'équipement est rare dans l'activité de Mecanauto. En effet, les éléments filtrant doivent être conservés afin que les moteur puisse être valorisé.

Les filtres à huile récupérés seront collectés dans un fût métallique de 200 litres. Lorsque celui-ci est plein, une société d'élimination sera contactée pour valorisation.

Le traitement de ces déchets consiste à récupérer un maximum d'huiles par pressage des filtres et à séparer la phase liquide qui suivra la filière de traitement des HU et la phase solide composée essentiellement de métaux ferreux qui seront exportés pour une valorisation matière.

Liquide de refroidissement

| | |
|-----------------------|-----------------------------|
| <u>Origine</u> : | véhicule hors d'usage |
| <u>Phase</u> : | liquide |
| <u>Code déchets</u> : | 16 01 14* |
| <u>Collecte</u> : | fût métallique de 200 L |
| <u>Élimination</u> : | Exportation pour traitement |



**LIQUIDES
DE REFROIDISSEMENT**

4.5.3.6. MODE DE GESTION

Les véhicules arrivant sur le site sont généralement dépourvu de ce type de liquide suite aux divers accidents subit.

Les liquides de refroidissement seront récupérés par gravité. Ces liquides seront stockés dans des fûts métalliques de 200 litres spécialement dédiés à ce type de déchet. Ces déchets ne seront pas mélangés aux huiles usagées issues de la dépollution des VHU.

Lorsque le fût est plein, une entreprise spécialisée sera contactée afin d'enlever ce déchet du site.

Le traitement de ces déchets consiste à les exporter pour valorisation matière ou dépollution.

Hydrocarbures provenant des séparateurs eau/hydrocarbures

| | |
|--------------------------|------------------------------------|
| <u>Origine</u> : | Assainissement des eaux |
| <u>Densité moyenne</u> : | 850 kg/m ³ |
| <u>Phase</u> : | liquide |
| <u>Code déchets</u> : | 13 05 02* / 13 05 06* / 13 05 07 * |
| <u>Collecte</u> : | vidangeur agréé |
| <u>Élimination</u> : | Recyclage (exportation) |

4.5.3.7. MODE DE GESTION

Les séparateurs à hydrocarbures seront régulièrement vidés des hydrocarbures qu'ils contiennent sous peine de rejet d'hydrocarbures dans l'environnement. Cela implique des inspections régulières de l'état de l'ouvrage.

Lorsqu'un séparateur atteint la cote limite, une procédure de pompage sera mise en place. Ce mélange d'hydrocarbures et d'eau ne peut être valorisé à la centrale de Doniambo. Une procédure d'exportation devra alors être mise en place.

4.5.4. DESTINATION DES DÉCHETS ISSUS DE L'ACTIVITÉ DE MECANAUTO

4.5.4.1. LES DÉCHETS VALORISABLES

Les métaux (ferreux et non ferreux) seront collectés sur site périodiquement pour être valorisés par une entreprise locale spécialisée.

- Les métaux ferreux seront pressés localement afin d'être exportés vers des aciéries.
- Les métaux non ferreux seront reconditionnés par une entreprise locale avant d'être exportés à leur tour. L'aluminium pourra être fondu localement afin d'optimiser le flux exporté.

4.5.4.2. DÉCHETS DANGEREUX

Les huiles usagées : filière énergie SLN

Les huiles usagées seront collectées par un vidangeur agréé par la province Sud dans le cadre de la gestion de ce type de déchet.

La filière d'élimination des huiles noires sur le territoire consiste en la valorisation énergétique. Les huiles usagées, après analyses (recherche de polluant type PCB, chlore et teneur en eau), sont utilisées comme combustible. Les conditions d'élimination sont contrôlées par l'arrêté n° 620-2003/PS du 19 mai 2003 autorisant la société Le Nickel (SLN) SA à éliminer des huiles usagées dans son usine de Doniambo sur le territoire de la commune de Nouméa.

Les liquides de refroidissement

Les liquides de refroidissement sont généralement composés d'eau, de glycols (éthylèneglycol) en concentration supérieure à 25 % et d'inhibiteurs de corrosion. Cette préparation est classée nocive (Xn). Ces paramètres les rendent incompatibles avec la filière d'élimination des huiles usagées.

Les liquides de refroidissement seront collectés par une entreprise spécialisée en vue d'une exportation pour un traitement.

Les accumulateurs au plomb

Les accumulateurs au plomb seront collectés dans des bacs dédiés résistants à un éventuel déversement d'acide.

Les batteries seront collectées par une entreprise locale pour être réconditionnées et exportées pour traitement.

4.5.4.3. LES DÉCHETS NON VALORISABLES (STÉRILES)

On appellera ici les stériles tous les déchets issus du démantèlement des VHU ne pouvant être valorisés. Leur destination est l'installation de stockage de déchets de Gadgi, sur la commune de Païta. Il s'agira :

- du verre (vitres et pare-brise)
- de bois (contre-plaqué pour planchers)
- des plastiques (pare-chocs, tableaux de bord, récipients de fluides, etc.).

Le graphique ci-après présente les types de plastiques utilisés par l'industrie automobile. Le polypropylène est de loin le type de plastique le plus utilisé (près de 60 %).

La répartition des matériaux composants les bus est sensiblement identique.

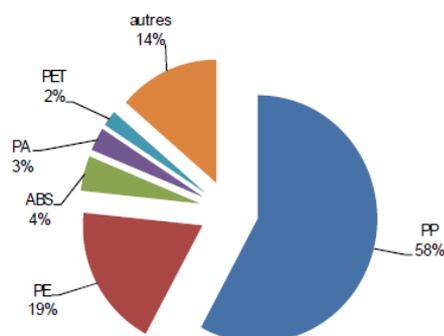


Illustration 6: Répartition du plastique dans un VHU (véhicule léger)

4.5.4.4. SYNTHÈSE

| Désignation | Origine | Code déchet | Mode de Conditionnement | Mode d'élimination | Éliminateurs | Niveau de traitement |
|--|--------------------------|--|-------------------------|---------------------------|---|----------------------|
| Déchets ménagers | Bureaux, sanitaires | 0 01 01 / 20 01 08 / 20 01 39 / 15 01 01 / 15 01 02 / 15 01 03 | Sac plastique | Mise en décharge classe 2 | CSP | Niveau 3 |
| Pièces métalliques | VHU | 16 01 17 – 16 01 18 / 19 12 02 – 19 12 03 | Benne métallique | Recyclage | Éliminateur spécialisé | Niveau 1 |
| Carcasses véhicules | VHU | 16 01 06 | Vrac | Recyclage | Éliminateur spécialisé | Niveau 1 |
| Pneus usagés | VHU | 16 01 03 | Benne métallique | Mise en décharge classe 2 | CSP | Niveau 3 |
| Verre et pare-brise | VHU | 16 01 20 | Benne métallique | Mise en décharge classe 2 | CSP | Niveau 3 |
| Filtres à huiles / Filtres à gasoil | VHU | 16 01 07* | Fût métallique | Recyclage | Éliminateur spécialisé | Niveau 1 |
| Huiles usées | VHU | 13 01 11* 13 02 08* | Cuve métallique | Incinération | SLN | Niveau 1 |
| Liquide de frein | VHU | 16 01 13 | Cuve métallique | Incinération | SLN | Niveau 1 |
| Carburant | VHU | 13 07 01* 13 07 02* | Fût métallique | réutilisation | interne | Niveau 0 |
| Plastiques, caoutchoucs | VHU | 16 01 19 | Benne métallique | Mise en décharge classe 2 | CSP | Niveau 3 |
| Absorbants, chiffons contaminés | Renversement de produits | 15 02 02* | Sur emballage | Mise en décharge classe 1 | Exportation vers filière d'élimination agréée | Niveau 2 |
| Accumulateurs au plomb | VHU | 16 06 01* | palettisation | Recyclage | Exportation vers filière d'élimination agréée | Niveau 1 |
| Boues du séparateur à hydrocarbure | Assainissement | 13 05 00* | - | - | Vidangeur agréé | Niveau 2 |
| Fluides frigorigènes | VHU | 14 06 01* | Bouteillon métallique | Recyclage ou exportation | filière d'élimination agréée | Niveau 1 ou Niveau 2 |

Tableau effectué selon le Décret n ° 2002--540 du 18 avril 2002 relatif à la classification des déchets de la réglementation métropolitaine. Les déchets dangereux sont signalé par un * ; par exemple 13 07 02*.

Les niveaux de traitement correspondent aux niveaux en matière de gestion des déchets définis dans la circulaire du 28 décembre 1990 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement. Études déchets de la réglementation métropolitaine (*BOMET no 467-91/11 du 20 avril 1991*) :

➔ **Niveau 0** : Réduction à la source de la quantité et de la toxicité des déchets produits.

C'est le concept de technologie propre ;

- **Niveau 1** : Recyclage ou valorisation des sous-produits de fabrication ;
- **Niveau 2** : Traitement ou prétraitement des déchets. Ceci inclut notamment les traitements physicochimiques, la détoxification, l'évapo-incinération ou l'incinération ;
- **Niveau 3** : Mise en décharge ou enfouissement en site profond.

4.6. BRUIT ET VIBRATIONS

4.6.1. NIVEAU DE BRUIT ACTUEL

Une mesure de bruit a été effectuée sur le site de MECANAUTO le 06/07/2015 au niveau du parc de stockage des VHU.

Lors de la mesure, les activités en cours étaient le démontage de pièces mécanique, 3 personnes étaient présentes sur le site. Le niveau sonore atteint (L_{aeq}) sur une durée de 59 minutes est de **48,8 dB(A)**. La fiche de mesure est présentée en annexe.

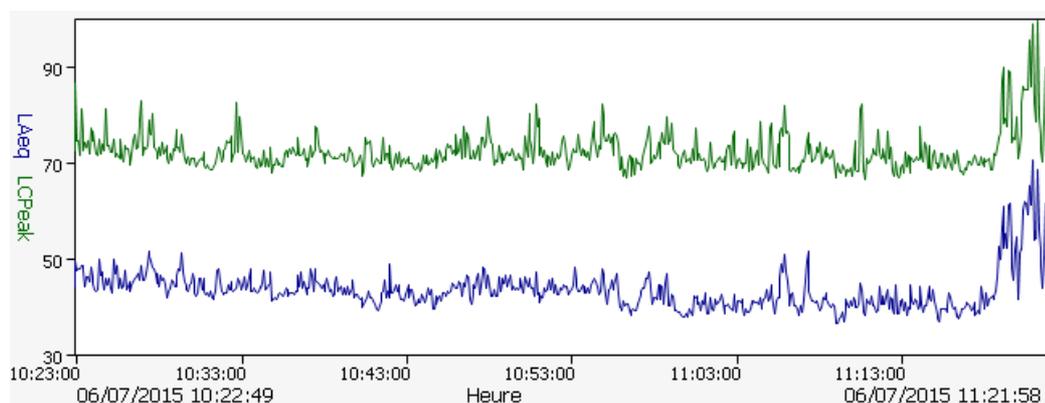


Illustration 7: Mesure de bruit

Le graphique en Illustration 8: Mesure de bruit rend compte des niveaux d'émission. Ceux ci peuvent être qualifiés de faible.

Les pics en fin de mesure correspondent à une perturbation des activités du voisinage sans être liés aux activités de MECANAUTO.

Le bruit émis par l'installation ne représente pas une nuisance pour la zone d'activité.

4.7. INTÉGRATION DE L'ÉTABLISSEMENT DANS LE SITE

4.7.1. INTÉGRATION DE L'INSTALLATION DANS LE PAYSAGE

Les bâtiments de la société sont en matériaux mixtes (parpaings et bardages métalliques), s'intégrant à l'environnement industriel du secteur.

Le site d'étude est composé d'un bâtiment principal, auquel vient s'ajouter la zone d'activité sur les VHU.

- le bâtiment principal à une vocation de magasin commercial ;
- l'installation secondaire à une vocation technique de démantèlement, dépollution et de

stockage des VHU

Le bâtiment est visible depuis la rue Claude Bernard. Cependant, la prédominance visuelle des établissements industriels alentours réduit largement cet impact.

L'environnement immédiat du site est occupé par des bâtiments à vocation commerciale ou industrielle. L'aménagement de la zone industrielle comprend des voies de circulation larges et goudronnées.

Toutes les voies de circulation, de livraison et les parkings sont maintenus propres et dégagées.

4.7.2. EFFETS DU PROJET SUR LES RESSOURCES NATURELLES

Les effets du projet sur la faune et la flore ne pourront être qu'indirects, en cas d'accident, par le transfert d'effluents liquides vers le milieu naturel..

Seule une phase accidentelle du type incendie ou déversement important en produits dangereux, pourrait impliquer localement des effets négatifs sur le milieu naturel. Les mesures visant à empêcher ou réduire ces effets sont développées dans l'étude des dangers.

Les seuls produits dangereux pour l'environnement manipulés sur site sont ceux provenant des accumulateurs au plomb et des hydrocarbures.

Déversé dans l'eau, l'acide sulfurique contenu dans les accumulateurs est un acide fort qui se dissout totalement en ions sulfates et en protons en provoquant un dégagement de grandes quantités de chaleur. Si ce mélange se produit en surface ou à de faibles profondeurs, l'eau peut être portée à ébullition. Cependant, étant donnée sa forte densité ($d = 1,84$), l'acide coule en absence d'agitation. Sa toxicité tient avant tout au caractère acide de la substance et à son effet sur le pH : il est nocif pour certaines espèces aquatiques dont la survie requiert un pH d'au moins 5,5. Il ne présente cependant aucun danger de bio-concentration ou de bio-amplification le long de la chaîne alimentaire. Il existe un danger pour la qualité de l'eau en cas de pénétration de quantités importantes dans le sol et/ou les eaux naturelles.

Les effets des hydrocarbures sur le milieu naturel sont généralement de deux ordres : 1 litre d'huile répandu dans l'eau peut s'étaler sur une surface de 1 000 m², affectant la bonne oxygénation du milieu et donc la dégradation de la matière organique. Certains hydrocarbures comme le gasoil sont également nocifs pour la vie aquatique.

L'étude montre qu'en condition normale d'exploitation, le transfert de polluant sera très réduit aussi bien pour les effluents liquides que des déchets. Les effets sur le milieu naturel sont alors qualifiés de négligeables.

Le cœur de métier de MECANAUTO est la revente de pièces détachées. Cette activité est un des premiers maillon de la chaîne de la prévention des déchets. En effet, MECANAUTO vise à maximiser le potentiel de réemploi des matériaux.

C'est un impact positif majeur du secteur d'activité des casses automobiles.

Compte tenu des caractéristique de l'installation à savoir l'exploitation d'un centre de traitement de VHU dans une établissement dédié, de l'absence d'atteinte chronique il apparaît

- qu'aucun habitat ne sera dégradé en raison des activités exercées
- qu'en l'absence de rejet chronique autre que ceux liés aux eaux de ruissellement, les espèces ne seront pas perturbées par les activités de MECANAUTO
- que la fonctionnalité écologique de la zone de sera pas modifiée.

4.8. REMISE EN ÉTAT DU SITE APRÈS EXPLOITATION

Lorsque que MECANAUTO cessera son activité objet de la présente demande d'autorisation, l'exploitant informera le Président de l'assemblée de la province sud le mois qui suivra cette cessation.

Le site sera remis en état de sorte qu'il ne s'y manifestera plus aucun danger.

Il est ainsi prévu :

- tous les produits dangereux ainsi que tous les déchets présents sur site (y compris les VHU) seront évacués vers des installations dûment autorisées.
- Les cuves ayant contenu des produits susceptibles de polluer les eaux, telles que la cuve à huile et les différentes cuves de stockage des différents liquides contenus dans les VHU, seront vidées, nettoyées, dégazées et le cas échéant décontaminées. Elles seront par la suite évacuées du site.