

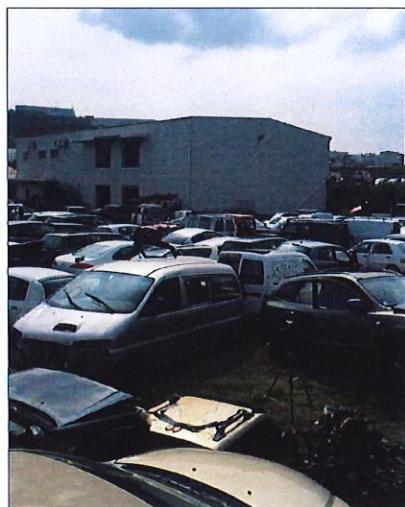


Province Sud – Commune de Nouméa

AUTOPLAT

**Centre de déconstruction et de dépollution de
véhicules automobiles**

PORTE À CONNAISSANCE ICPE



Rapport n°17-532VC

Avril 2019



SOMMAIRE

1 IDENTIFICATION DU DEMANDEUR.....	1
2 EMPLACEMENT DE L'INSTALLATION.....	2
2.1 Implantation.....	2
2.2 Description de la zone du projet.....	4
2.2.1. Description du terrain.....	4
2.2.2. Description des installations dans un rayon de 100 et 35 mètres.....	4
3 NATURE ET VOLUME DES ACTIVITÉS.....	6
3.1 Présentation de l'activité.....	6
3.1.1. Définitions.....	6
3.1.2. La filière VHU.....	7
3.1.3. Description des activités d'autoplat.....	9
3.1.4. Fonctionnement des installations.....	10
3.2 Volume d'activité.....	11
3.3 Références des rubriques de la nomenclature des installations classées.....	12
4 MATIÈRES PREMIÈRES UTILISÉES - PROCÉDÉS DE FABRICATION.....	14
4.1 Matières premières utilisées.....	14
4.1.1. Origine des véhicules.....	14
4.1.2. Caractéristiques des VHU.....	14
4.1.3. Traçabilité des déchets.....	15
4.2 Description des installations.....	16
4.2.1. Les espaces couverts.....	16
4.2.2. Les espaces non couverts.....	19
4.2.3. Outils et matériels techniques.....	20
4.2.4. Stockage des hydrocarbures.....	22
4.2.5. Clôture.....	22
4.2.6. Accès.....	23
4.2.7. Voies et parkings.....	23
4.2.8. Bilan Surfacique.....	23
4.2.9. Bilan des travaux à réaliser et échéancier.....	26
5 EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'ATTÉNUATION.....	27
5.1 Eau.....	27

5.1.1. Les eaux de ruissellement.....	27
5.1.2. Les eaux de procédés.....	29
5.1.3. Description des ouvrages de traitement des eaux.....	30
5.1.4. Valeurs limites de rejet.....	34
5.2 Air – Odeur.....	35
5.3 Déchets.....	36
5.3.1. Description des modes de génération des déchets.....	36
5.3.2. Destination des déchets.....	38
5.4 Bruits et vibrations.....	44
5.4.1. Références réglementaires.....	44
5.4.2. Analyse des nuisances.....	44
5.4.3. Estimation des niveaux de bruit après réaménagement de la plate-forme.....	46
5.5 Milieux naturels.....	46
6 GESTION DES RISQUES.....	48
6.1 Identification des dangers propres à l'installation.....	48
6.2 Le risque de déversement accidentel.....	50
6.2.1. Identification des risques.....	50
6.2.2. Prévention des pollutions accidentielles.....	50
6.3 Le risque incendie.....	52
6.3.1. Identification des risques.....	52
6.3.2. Évaluation des conséquences.....	52
6.3.3. Mesures prises pour limiter les risques et moyens d'intervention.....	53
6.4 Le risque explosion.....	57
6.4.1. Identification des risques.....	57
6.4.2. Les dispositifs pyrotechniques automobiles.....	57
6.4.3. Pratiques de dépollution.....	58
6.4.4. Cadre réglementaire du transport de l'équipement.....	59
6.5 Le risque foudre.....	61
6.5.1. Méthodologie.....	61
6.5.2. Description du site.....	62
6.5.3. Calculs probabilitistes du risque foudre.....	63

1

IDENTIFICATION DU
DEMANDEUR

Raison sociale du demandeur :	AUTOPLAT SARL
Forme juridique :	S.A.R.L.
Capital social :	2 765 000 CFP
N° RIDET :	346775.001
N° registre du commerce :	000 346 775 RCS Nouméa
Activité principale	
Adresse du demandeur :	35 rue Nobel Zone industrielle de Ducos BP 7264 – 98 801 Nouméa Cedex
Tél / fax	24 31 57
E-mail	katialeroux@autoplatt.nc
Nom et prénom du signataire :	Katia LEROUX
Nationalité du signataire :	Française
Qualité du signataire :	Gérante

Le K-bis ainsi que le RIDET de la société sont présentés en annexes.

2

EMPLACEMENT DE
L'INSTALLATION

2.1 IMPLANTATION

Le site de traitement de la société AUTOPLAT est situé au 35, rue Nobel, dans la zone industrielle de Ducos, sur la commune de Nouméa. Le plan de situation du site figure en page suivante.

PARCELLE OCCUPÉE ET MAÎTRISE FONCIÈRE

Depuis la dernière demande, la société a modifié l'assise foncière de ses activités en récupérant une parcelle voisine au site historique. Le tableau suivant présente les parcelles anciennement utilisées pour l'activité d'Autoplat et celles aujourd'hui utilisées.

Parcelle	Arrêté autorisation 2011	PAC 2018
Lot n°1 lotissement leconte (NIC : 648540-1508) surface = 4116 m ²	X	X
Lot n°202 lotissement industriel (territorial) (NIC : 648540-1524) surface = 1508 m ²		X
Une partie des parcelles n°273pie et sans numéro du lotissement industriel de Ducos (convention de location en annexe) surface = 1715 m ²	X	X
Surface totale (m²)	5 831	7 339

Les plans parcellaires sont présentés en annexes.

Autoplat est propriétaire des terrains.

Le lot n°202 est utilisé comme parking afin de recevoir dans de bonnes conditions la clientèle d'Autoplat et d'exposer des véhicules saisis à la vente.

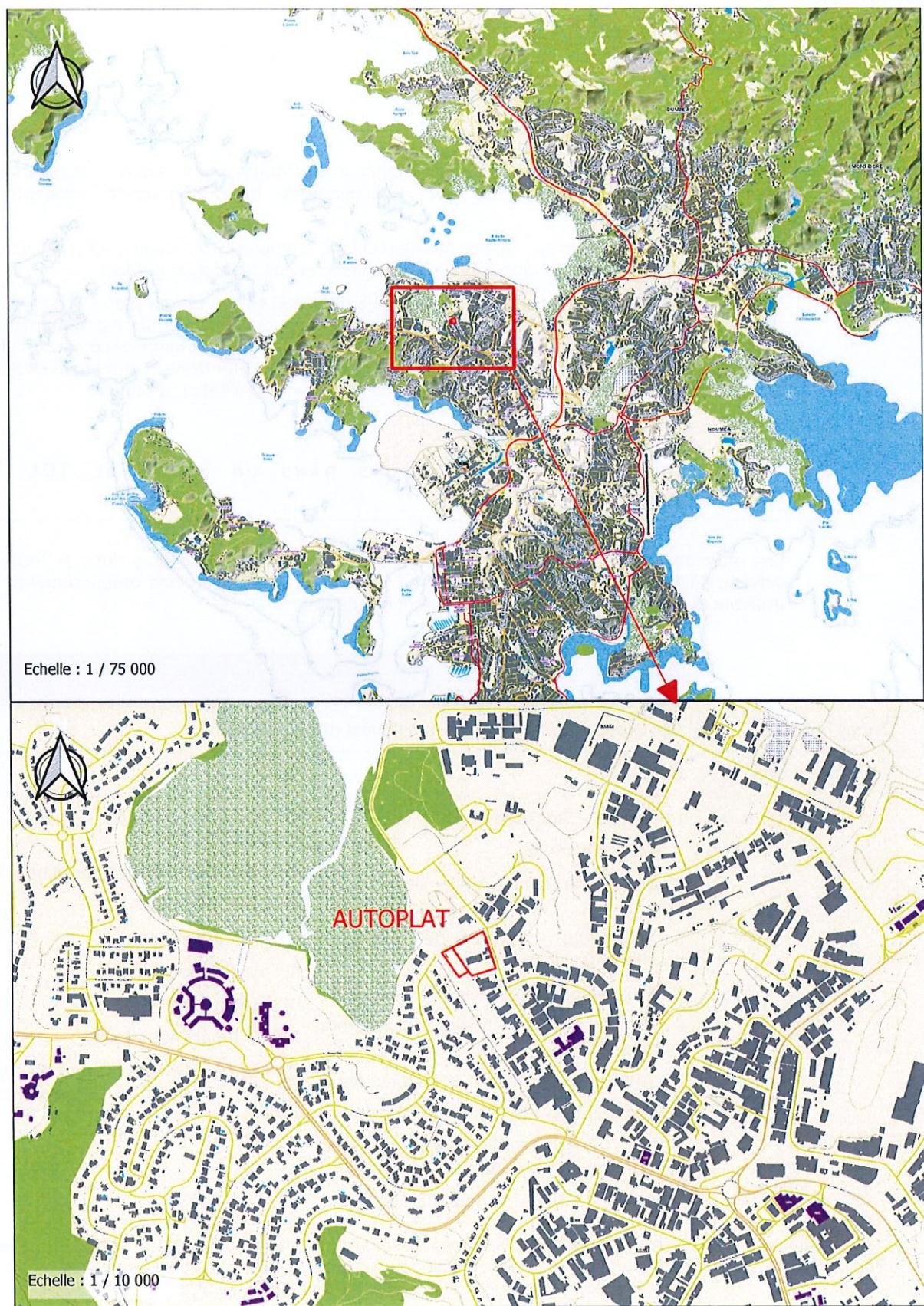


Illustration 1: Plan de localisation des installations d'AUTOPLAT

2.2**DESCRIPTION DE LA ZONE DU PROJET****2.2.1. DESCRIPTION DU TERRAIN**

Depuis la dernière demande, l'environnement de l'établissement n'a pas notablement évolué. AUTOPLAT est inséré au tissu économique de la zone à usage artisanale et industrielle de Ducos.

Le terrain d'implantation de la société AUTOPLAT comprend un atelier, des locaux et conteneurs de stockage, un magasin ouvert au public et une habitation gardien.

Le site s'inscrit à une altitude moyenne de + 2,5 m NGNC sur un terrain plat. Ce lot résulte d'un terrassement réalisé sur la mangrove dans les années 1980. Le sol est composé de scories et de graviers. Ce lot est bordé au Sud par un atelier de réparation mécanique, à l'Est par la rue Nobel. Au Nord du lot coule un arroyo qui vient se jeter dans la mangrove située à l'Ouest du lot. Ce chenal situé au Nord du lot constitue une servitude municipale.

2.2.2. DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DANS UN RAYON DE 100 ET 35 MÈTRES

Les affectations des constructions et terrains avoisinants sont détaillées dans le tableau suivant. L'illustration 2, page 5, permet de repérer la localisation des établissements se trouvant dans un rayon de 100 mètres autour d'Autoplat.

	Données de la zone de projet 100 mètres	Données de la zone de projet 35 mètres
Zones habitées	22 : Groupement d'habitations à l'ouest des installations	
Zone de loisirs	Sans	Sans
Activités artisanales, industrielles et commerciales voisines	1 : inconnu – Stockage engins 3 : sans affectation 4 : Menuiserie Leon – atelier de travail du bois 6 : Technialu – atelier de fabrication profilés aluminium 7 : D. Cateland – ébénisterie / menuiserie 8 / 9 : SI Import – Négoce / stockage marchandise 14 : APEX – stockage pièces métalliques 15 : Stan Stores - fabrication de stores 16 / 17 : Transport Dubois – stationnement bus + entretien / réparation mécanique 18/19 : CTM – Atelier chaudronnerie	2 : Viva Environnement – bureaux + stockage engins 5 : Sans affectation (ex centri béton) 10 : sans affectation 11 : sans affectation 12 : sans affectation 13 : sans affectation 20 : JP Rigal - Menuiserie 21: Garage Gueppoid – atelier de réparation mécanique (peinture, tôlerie)
Établissement recevant du public	Il n'existe pas de réel établissement recevant du public. Chaque activité artisanale et industrielle possède un aspect commercial et les structures peuvent potentiellement accueillir des clients. Il s'agit d'ERP de 5 ^{ème} catégorie.	

	Données de la zone de projet 100 mètres	Données de la zone de projet 35 mètres
Voiries	Rue Nobel Impasse Faraday Rue Einstein Rue Patrice Nielly	Rue Nobel
Ouvrage d'assainissement public	Sans	Sans
Hydrants	Un hydrant public 100 mètres au nord du site.	Sans
Périmètre de protection des eaux	Sans	Sans
Servitudes	Sans	Servitude de passage pour entretien arroyo au nord de la parcelle.
Zones d'intérêts écologique	Une formation de mangrove au nord-ouest	Sans

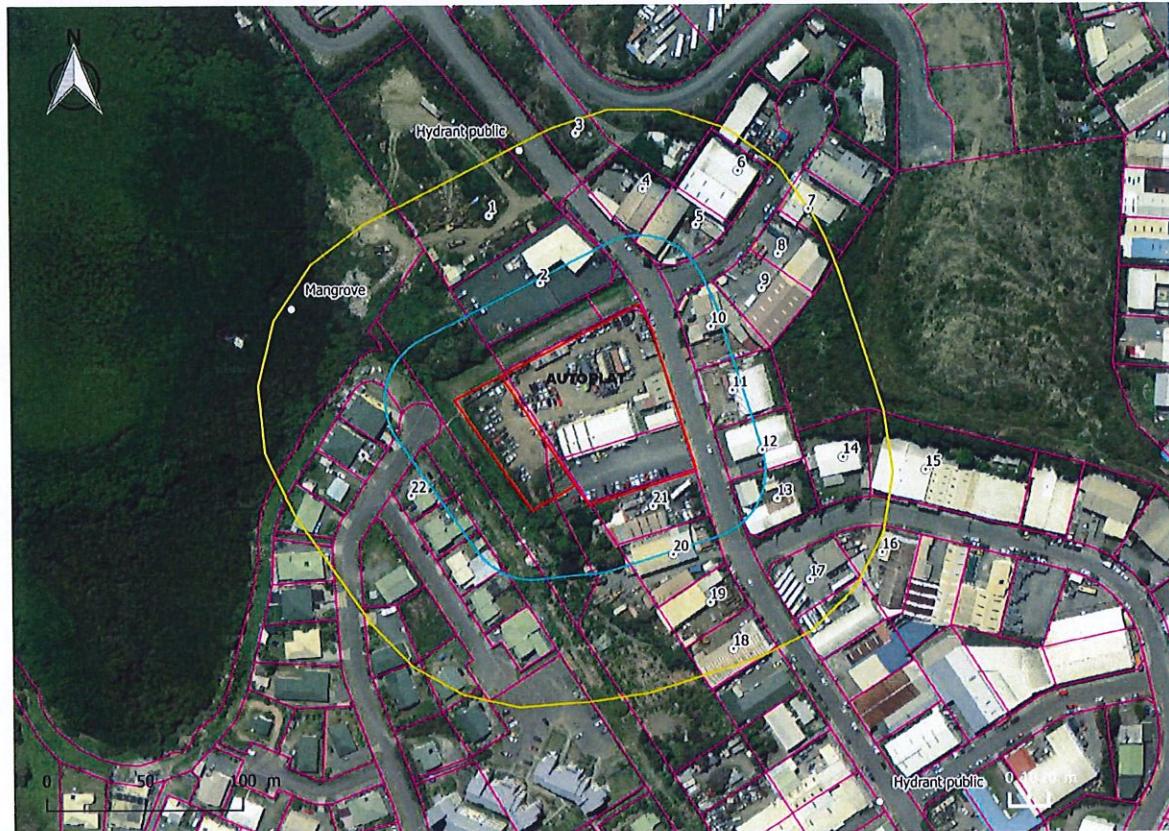


Illustration 2: Carte du voisinage d'Autoplat dans un rayon de 100 mètres (trait jaune) et 35 mètres (trait bleu).

3

NATURE ET VOLUME DES ACTIVITÉS

3.1

PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ

La société AUTOPLAT exploite un **centre de déconstruction et de dépollution de véhicules automobiles**. Ce type de centre permet de valoriser, recycler ou réutiliser certaines pièces et matériaux des véhicules hors d'usage (ci-après VHU), tout en assurant une valorisation spécifique des constituants d'un véhicule.

La capacité de traitement dépend de l'état du VHU à traiter. Ainsi un véhicule totalement brûlé est traité en moins d'une heure alors qu'un véhicule complet peut mobiliser 2 démonteurs pendant plus de 3 heures.

La capacité de traitement du centre est en moyenne de 1200 VHU/an

3.1.1. DÉFINITIONS

Un **véhicule hors d'usage** (VHU) est un véhicule en fin de vie que son détenteur remet à un tiers pour qu'il le détruise. Les véhicules concernés sont les voitures particulières, les camionnettes...

les VHU sont qualifiés de déchets dangereux ; seule leur dépollution (batterie, huiles, liquides de freins, de lave-glace, ou encore de refroidissement), leur permet d'être considérés comme non-dangereux.

Source : Code de l'environnement de la province Sud ; article 422-41 (créé par la délibération N°11-2013/APS du 28 mars 2013)

- « **Véhicule hors d'usage** » un véhicule devenu impropre à l'usage auquel il était initialement destiné ou que son détenteur remet à un tiers pour qu'il le détruise.
- « **Traitement** » toute opération qui consiste en la dépollution, le démontage, le compactage ou toute autre opération effectuée en vue de la réutilisation, de la valorisation, de l'enfouissement, de la destruction, ou de l'exportation des composants et matières de ces véhicules.

Les opérations de démontage et de préparation en vue de la réutilisation des composants par leur revente ne sont pas considérées comme des opérations de traitement lorsque l'activité de l'opérateur se limite à ces seules opérations de démontages et préparation à l'exception de toute autre opération de traitement.

- « **Opération de dépollution** » toute opération consistant à extraire des VHUs tous les

déchets qui présentent ou peuvent présenter des risques immédiats ou différés pour l'environnement et à extraire ou à neutraliser les composants susceptibles d'exploser.

- « **Opération de démontages** » toute opération consistant à extraire des VHUs les stériles (matières plastiques, mousse, moquettes, verre) et les éléments contenant métaux recyclables.
- « **Producteur** », toute personne physique ou morale qui importe ou fabrique localement un produit générateur de déchets réglementés.

Source : Eco organisme TRECODEC

- **VHU complet** : VHUs non dépourvus de ses composants essentiels, notamment de son moteur, son pot catalytique... et ne contenant pas de déchets ou d'équipements non homologués)
- **VHU issu des réseaux d'assurances** : c'est un véhicule accidenté, mais complet, souvent plus récent, mais qui n'est pas en état de marche ou déclaré en Véhicule Economiquement Irréparable (VEI) par la volonté du dernier détenteur.
- **VHU semi complet** : VHUs à qui il manque un ou plusieurs éléments essentiels comme le moteur, le pont, le pot catalytique
- **Épave** : une épave est un châssis de véhicule dépourvu de la plupart des éléments essentiels à son fonctionnement (moteur, pont, batterie, stériles, carrosserie).

AUTOPLAT Réalise des opérations de dépollution et de *démontage* des VHUs visant la revente de pièces détachées.

Ainsi, AUTOPLAT est partie prenante de la filière de gestion des VHUs. Un dossier de demande d'agrément est conduit parallèlement au présent dossier.

3.1.2. LA FILIÈRE VHU

En province Sud, la gestion des véhicules hors d'usage suit le principe de la responsabilité élargie des producteurs (REP). Ainsi, les producteurs sont responsables de la gestion des véhicules hors d'usage de leur marque. Ils doivent notamment :

- Prendre en charge financièrement le transfert vers un site de traitement des véhicules hors d'usage à partir de vingt véhicules regroupés sur un site temporaire désigné par les services municipaux, après information des services provinciaux ;
- Prendre en charge financièrement le traitement des véhicules hors d'usage, y compris les éléments pouvant relever d'autres filières réglementées, mais montées sur le véhicule hors d'usage ;

Les producteurs sont tenus de pourvoir à la gestion des déchets qui proviennent de leurs produits dans le cadre des filières réglementées soit individuellement soit en contribuant à un éco-organisme.

Actuellement, 50 producteurs de véhicules sont regroupés au sein de l'éco-organisme TRECODEC. L'éco-organisme assure pour leur compte la gestion des VHUs. Le mode opératoire pour cette gestion est le suivant (cf. illustration 3) :

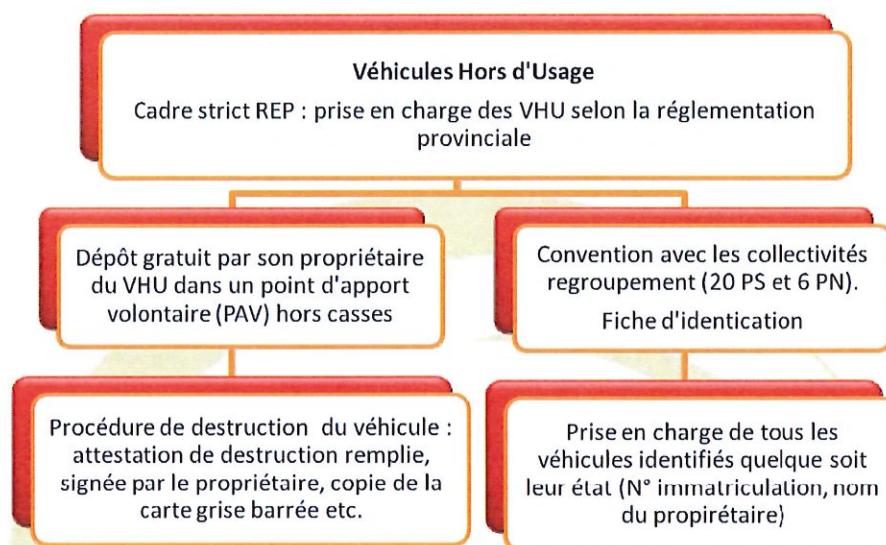
Les VHUs (ou épaves lorsqu'il s'agit d'une collectivité) sont mis à disposition dans les PAV ou regroupés en un point de collecte aux frais du propriétaire ou de la collectivité. L'opérateur de transport va, aux frais de Trecodec, rapatrier les VHUs ou les épaves vers le centre de traitement agréé. Là, les VHUs seront dépollués (extraction des fluides, des

gaz et de la batterie) puis démantelés (séparation des métaux acier & aluminium, des autres matières, plastiques, caoutchouc, verre, mousse etc....). Les métaux auront une seconde vie et seront exportés vers l'Asie, les autres matériaux (stériles) partiront à l'enfouissement à l'ISD de Gadjî.

Le traitement actuel des VHUs consiste donc à uniquement faire recycler les métaux présents dans les véhicules.

L'éco-organisme a mis en place plusieurs points d'apport. On retrouve :

- le CRR de Bouloparis, Thio, La foa, Bourail,
- Sites EMC et Autoplatt à Nouméa,
- Sur recensement auprès des mairies en province Nord.



En province Sud, l'objectif initial qui a été fixé en 2008 était d'atteindre un objectif de collecte de 70 % du nombre de véhicules neufs mis sur le marché en province Sud l'année précédente. Cet objectif a été affiné en 2013 pour atteindre 40 %. Cet objectif de 40 % est toujours poursuivi pour 2018.

Selon les données issues du plan de gestion 2014-2018 de TRECODEC, en 2016 le taux de collecte et de traitement atteint 25% en province Sud (soit environ 1500 VHUs sur un gisement de 6000 VHUs) et 23 % à l'échelle de la Nouvelle-Calédonie (soit environ 1800 VHUs).

Une des principales causes de cette défaillance serait que l'apport de VHUs en direct aux points d'apport volontaires par les particuliers et les professionnels reste faible. De plus, les pièces de véhicules remises sur le marché par les « casses » automobile et le traitement ultérieur des carcasses ne sont pas pris en compte dans ces statistiques.

À titre informatif, en Europe, l'activité des déconstructeurs qui remettent sur le marché des pièces réutilisables fait pleinement partie de la filière VHUs. La directive européenne relative aux véhicules hors d'usage fixe un taux minimum de réutilisation et de recyclage de 85 % en masse du VHUs à atteindre.

3.1.3. DESCRIPTION DES ACTIVITÉS D'AUTOPLAT

AUTOPLAT vise l'exploitation d'un **centre de démontage de VHU**. Il s'agit d'une activité de déconstructeur (ou démolisseur) comme cela se nomme en métropole. Ce métier repose sur deux activités distinctes :

- Le traitement écologique des VHU provenant des sinistres d'assurances, des concessionnaires, des particuliers, des garagistes, des domaines et des fourrières.
- La commercialisation des pièces de réemploi qui sont extraites de ce flux.

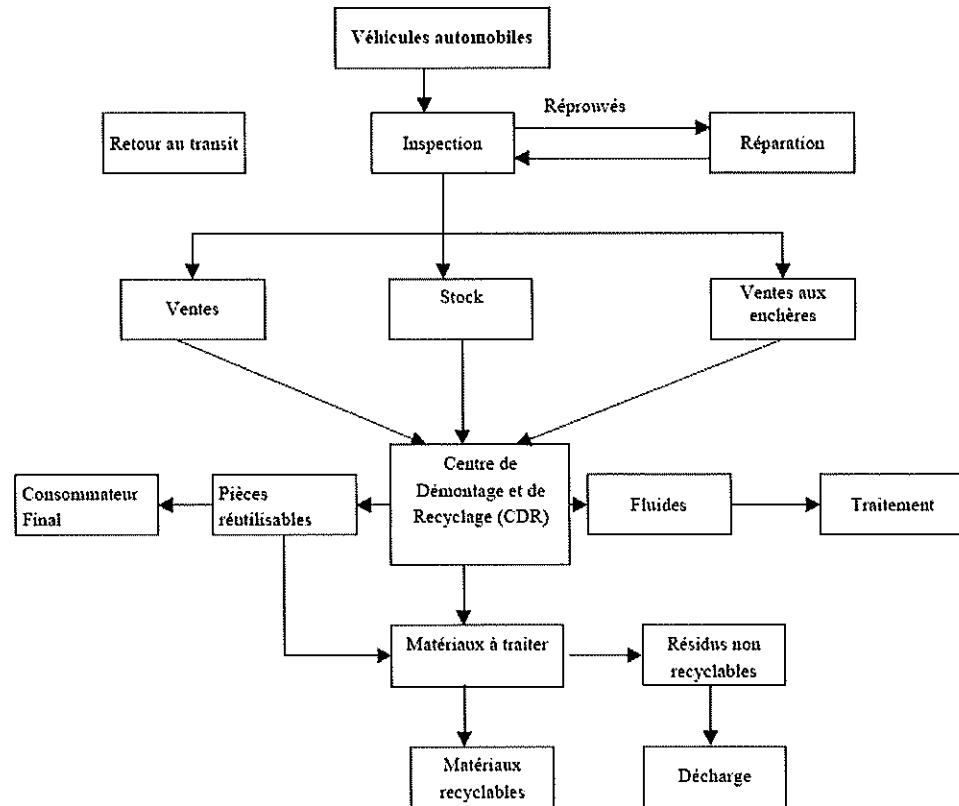
Les déconstructeurs vivent principalement de la revente des pièces et des véhicules, les recettes de la revente des matières pour valorisations étant assez faibles. Rappelons que le réemploi fait partie intégrante de la prévention des déchets.

L'ordonnance déchets métropolitaine précise la hiérarchie des modes de traitement des déchets consistant à privilégier la préparation en vue de la réutilisation (avant le recyclage, les autres formes de valorisation et l'élimination).

Au cours de leurs démontages, les pièces des VHU seront systématiquement triées. On distingue :

- **Les pièces mécaniques réutilisables.** Toute pièce mécanique d'un véhicule est potentiellement réutilisable, cela dépend de l'état de celle-ci.
- **Les déchets recyclables** : Le carburant, les pièces métalliques.
- **Les déchets à éliminer** : Les déchets souillés, les huiles usées, les pièces en plastiques, les pièces mécaniques non réutilisables ou recyclables.

Le schéma ci-dessous reprend les principales dispositions du centre de démontage et de recyclage.



3.1.4. FONCTIONNEMENT DES INSTALLATIONS

Le fonctionnement de la plate forme ne sera pas changé. Seuls, l'agencement et la distribution des installations seront modifiés.

ARRIVÉE DES VÉHICULES

Les VHU pénétrant sur le site arriveront sur l'aire d'accueil réservée aux véhicules en attente de dépollution (zone interdite au public nouvellement créée). Ils seront expertisés par un mécanicien afin de recenser les pièces récupérables. Les véhicules non roulants sont soit amenés par un transporteur soit avec le véhicule de remorquage. Il est à noter que ces véhicules ont pour la plupart séjourné plusieurs semaines à plusieurs mois sur un site de stockage en attente d'une expertise par les assurances. Ainsi, s'il existait une détérioration du véhicule impliquant un épanchement de liquides polluants, celui-ci a généralement lieu sur la voie publique ou sur la zone de stockage des assurances.

Après enregistrement de l'immatriculation du véhicule, celui-ci est dépollué puis démantelé selon l'état. De manière générale, la dépollution du véhicule intervient dans la semaine de son arrivée. Une zone de stockage des VHU sur rack sera créée afin de pouvoir stocker temporairement jusqu'à 33 VHU en attente de dépollution. En tout état de cause, un véhicule non dépollué ne sera pas stocké plus de 6 mois sur l'aire de dépollution.

La batterie du véhicule sera retirée dès son arrivée et stockée en bac. Le réservoir de carburant sera vidangé. À noter que la plupart des véhicules arrivant sur la plate-forme ne comportent plus de carburant.

LA DÉPOLLUTION DES VHU

Cette phase est conduite avant tout type de démantèlement une fois les VHU pris en charge par AUTOPLAT. Avant toute manipulation et démontage, un mécanicien vérifiera :

- le démontage des airbags,
- le démontage des enrouleurs de ceintures de sécurité,
- l'état du réservoir.

La dépollution des VHU comprend le retrait (et la neutralisation si besoin) :

- des composants susceptibles d'exploser (dispositifs de déclenchement des airbags, les prétensionneurs de ceinture),
- des batteries,
- des huiles (sauf si les huiles sont nécessaires pour la réutilisation des parties concernées) et autres fluides (liquides de refroidissement, liquide de frein),
- des éléments filtrants (sauf si nécessaire pour la réutilisation du moteur),
- des composants contenant du mercure (selon les données constructeur),
- des filtres et les condensateurs contenant du PCB/PCT (selon les données constructeur),
- des gaz réfrigérants des installations de climatisation,
- Les pneumatiques sont retirés de manière à préserver leur potentiel de réutilisation ou de valorisation.

Après dépollution, les véhicules seront stockés sur une aire d'attente avant démontage complet ou partie (parc de stockage des VHU).

LE DÉMANTÈLEMENT DES VHU

Les opérations réalisées consistent au retrait des pièces automobiles destinées à la vente ; par exemple ,une porte, une aile ou encore un mécanisme de fermeture. Ce démontage des pièces se fait directement au niveau du parc de stockage. L'atelier de démontage qui sera composé de quatre postes de travail sera réservé au désassemblage des organes mécaniques susceptibles d'engendrer un écoulement de fluides. Il s'agit :

- du démontage du moteur, ainsi que d'autres pièces mécaniques éventuellement réutilisables,
- du graissage des pièces devant être remis en vente.

Les moteurs démontés sont ensuite nettoyés à l'aide d'un nettoyeur haute pression au niveau d'une aire de lavage spécialement aménagée à cet effet.

Les éléments cités ci-dessous sont laissés sur le VHU sauf en cas d'intérêt commercial :

- le pot catalytique
- les composants métalliques ferreux et non ferreux,
- les composants volumineux en matière plastique (tableau de bord, pare choc...),
- les sièges et banquettes de véhicules,
- les vitres et pares brises,

Les véhicules devant être démontés seront amenés sur la zone de démontage grâce à un chariot élévateur.

La durée de séjour d'un VHU sur la plate-forme varie de 12 à 18 mois selon le potentiel de recyclage des pièces et de la demande.

MISES EN VENTE DES PIÈCES MÉCANIQUES ET ACCESSOIRES AUTOMOBILES

Le magasin de revente des pièces est situé au sud du parc de stockage. Il est approvisionné par les pièces d'occasion disponibles.

Les espaces protégés abritent en priorité les pièces mécaniques graissées (moteurs, boîtes, essieux, ponts, freinage) ainsi que les accessoires nécessitant une protection liée aux précipitations (sièges auto...). Les espaces non protégés regroupent les pièces « sèches » telles que les pares brise, pots, pare-chocs... Ces pièces sont transférées de l'atelier au magasin manuellement ou par véhicule interne. Les pièces font l'objet d'un renouvellement variable : les jantes, amortisseurs par exemple sont des éléments les plus demandés, tandis que les trains arrières ou les berceaux peuvent être stockés plusieurs années. En général, les pièces commercialement valorisées ne sont pas jetées.

3.2

VOLUME D'ACTIVITÉ

L'activité de récupération des pièces mécaniques effectuée par AUTOPLAT est en service depuis plus de 35 ans.

Le flux entrant est très fluctuant et varie entre 60 et 250 véhicules par mois. Le **volume d'activité annuel est estimé à 1200 VHU par an**. Le marché des VHU en Nouvelle-Calédonie est estimé à environ 8 000 par an (hors stock historique).

3.3**RÉFÉRENCES DES RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE DES INSTALLATIONS CLASSÉES****CLASSEMENT ICPE EN VIGUEUR**

Par référence à l'arrêté n° 2099-2011/ARR/DIMEN du 12 août 2011 autorisant l'exploitation d'un centre de déconstruction et de dépollution de véhicules automobiles par la société AUTOPLAT sis 35 rue Nobel, ZI Ducos, commune de Nouméa,

la société AUTOPLAT est autorisée à exploiter les activités suivantes visées par la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement :

Activités	Capacité	Nomenclature		Régime
		Rubrique	Seuil	
Métaux (stockage et activité de récupération de déchets de-) et d'alliages, de résidus métalliques, d'objets en métal et carcasses de véhicules hors d'usage, ...	S = 3 883 m ²	2722	50 m ²	Autorisation
Atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur : Atelier mécanique	S = 174 m ²	2930	100 < S < 1000 m ²	Déclaration
Stockage de pneumatiques	60 m ³	2763-2	Q ≤ 1000 m ³	Non classé
Stockage en réservoirs manufacturés de liquides inflammables	Ceq = 0,9 m ³	1432	Ceq ≤ 5 m ³	Non classé
Stockage poudres et produits explosifs	Qt = 24 kg	1311	Qt < 50 kg	Non classé
Installation de compression	P = 3,5 kW	2920-2	50 kW	Non classé

PROJET DE CLASSEMENT ICPE

Des modifications dans l'exploitation des installations, mais également au niveau réglementaire concernant la nomenclature des installations classées, amèneraient à modifier le classement ICPE en vigueur.

Au regard des caractéristiques actuelles et à venir des installations, le nouveau classement des installations d'Autoplat serait le suivant :

Désignation des activités	Capacité	Nomenclature		
		Rubrique	Seuil	Régime
Stockage de produits explosifs (airbag, prétensionneurs de ceinture...)	La quantité totale de matière active susceptible d'être présente dans l'installation étant de 8 kg	1311	50 kg	NC
Stockage de liquides inflammables (carburant...)	La quantité totale équivalente de liquides inflammables de la catégorie de référence (coeffcient 1 visé par la rubrique 1430) susceptible d'être présente étant de 0,248 m ³	1432	5 m ³	NC
Installation de stockage, dépollution, démontage, découpage ou broyage de véhicules hors d'usage ou de différents moyens de transport hors d'usage	La surface de l'ensemble de l'établissement étant de : 3 751 m ²	2712	50 m ²	A
Atelier de charge d'accumulateurs	La puissance maximale de courant continu utilisable pour cette opération étant de 0,5 kW	2925	50 kW	NC

4**MATIÈRES PREMIÈRES
UTILISÉES - PROCÉDÉS
DE FABRICATION****4.1****MATIÈRES PREMIÈRES UTILISÉES****4.1.1. ORIGINE DES VÉHICULES**

Les VHUs reçus à AUTOPLAT proviennent de toute la Nouvelle-Calédonie.

AUTOPLAT accepte tous types de VHUs quelque soit la marque ou le gabarit (VL, PL, engin...) complet ou non ainsi que les épaves (VHU sans éléments réutilisables).

4.1.2. CARACTÉRISTIQUES DES VHUs

Un VHU est composé d'éléments liquides souvent peu recyclables et des éléments solides qui, pour la plupart, sont commercialisables.

PHASES LIQUIDES

Il s'agit de carburants, huiles de carter, huiles de boîte de vitesse, huiles de transmission, éventuellement huiles hydrauliques, liquides de refroidissement, liquides de frein, acides de batteries, fluides de circuits d'air conditionné.

Les caractéristiques de ces éléments diffèrent souvent d'un constructeur à un autre.

PHASES SOLIDES

Un véhicule est généralement composé des matériaux suivants :

- Métaux généralement sous forme d'alliage ;
- Matériaux plastiques (dont caoutchouc) ;
- Verre ;
- Plus rarement du bois.

Leurs proportions diffèrent en quantités importantes suivant les véhicules. En moyenne on

observe la répartition suivante :

- **métaux ferreux** : 60 % (carcasse, pièces mécaniques,...)
- **métaux non ferreux** : 10 % (aluminium...)
- **des stériles et polymères** : 20 % (plastiques, tissus, caoutchouc, verre...)
- **des fluides** : 5 % (carburants, liquides de refroidissement, huiles usagées...)
- **des matières minérales** : 4 %
- **des matériaux dangereux** : 1 % (batterie au plomb, catalyseurs...)

Ainsi, les métaux (ferreux et non ferreux) représentent environ 70 % en poids d'un véhicule.

La quantité de déchets issue des VHU peut être estimée ainsi (source : *Étude ACV pour actuelvironnement*)

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	40 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

On appelle "stériles" tous les éléments non métalliques pouvant se trouver avec les déchets de métaux et alliages à récupérer; on trouve fréquemment des matières plastiques, des cuirs, crins, bois, fibres textiles, etc. Les caoutchoucs (pneumatiques, joints, etc.) ne sont pas considérés comme stériles.

4.1.3. TRAÇABILITÉ DES DÉCHETS

L'arrêté d'exploitation d'Autoplatt (arrêté n° 2099-2011/ARR/DIMEN du 12 août 2011) ne prévoit pas de disposition particulière concernant la traçabilité des VHUs entrants sur la plate-forme. Des dispositions concernent uniquement les déchets sortants.

Ainsi, pour chaque enlèvement de déchets, les renseignements suivants sont consignés sur un registre et archivés au moins trois ans par l'exploitant aux fins d'attester de la bonne réalisation du processus de dépollution et valorisation en place :

- code du déchet selon la nomenclature ;
- dénomination du déchet ;
- quantité enlevée (en tonnes) ;
- date d'enlèvement ;
- nom de la société de ramassage et numéro d'immatriculation du véhicule utilisé ;

- destination du déchet (éliminateur autorisé)
- Nature de l'élimination effectuée.

Les bordereaux de suivi de déchets industriels, bons d'enlèvement, factures de curages périodiques de débouleur déshuileur sont ainsi archivés pendant au moins trois ans et tenus à la disposition de l'inspection des installations classées.

AUTOPLAT ne dispose pas de pont-bascule ni de peson pour mesurer les quantités de déchets produites. Celles-ci nous sont communiquées par les prestataires de gestion des déchets.

Les modifications réglementaires intervenues depuis la publication de l'arrêté d'exploitation, et notamment l'arrêté métropolitain du 26 novembre 2012 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées relevant du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique 2712-1, demandent à rajouter dans les obligations de l'exploitant, la nécessité de tenir à jour un registre où sont consignées pour chaque véhicule terrestre hors d'usage reçu les informations suivantes :

- la date de réception du véhicule terrestre hors d'usage ;
- le cas échéant, l'immatriculation du véhicule terrestre hors d'usage ;
- le nom et l'adresse de la personne expéditrice du véhicule terrestre hors d'usage ;
- la date de dépollution du véhicule terrestre hors d'usage ;
- la nature et la quantité des déchets issus de la dépollution du véhicule terrestre hors d'usage ;
- le nom et l'adresse des installations de traitement des déchets issus de la dépollution du véhicule terrestre hors d'usage ;
- la date d'expédition du véhicule terrestre hors d'usage dépollué ;
- le nom et l'adresse de l'installation de traitement du véhicule terrestre hors d'usage dépollué.

4.2

DESCRIPTION DES INSTALLATIONS

4.2.1. LES ESPACES COUVERTS

L'ATELIER DE DÉPOLLUTION ET DE DÉMONTAGE (À CRÉER)

Actuellement, l'atelier est situé à l'est de la parcelle, en bordure de la rue Nobel. Ce bâtiment sera conservé, mais son usage sera réaffecté au stockage des déchets (voir par ailleurs). Un nouvel atelier sera construit au centre de la parcelle.

Un nouvel atelier de démontage sera aménagé sur la dalle située au centre de la parcelle. Cette localisation permettra d'une part de s'éloigner des limites de parcelle ce qui permettra de réduire les risques et les nuisances pour le voisinage. D'autre part, cela permettra d'établir un sens de circulation logique avec les VHUs qui entrent sur la plate-forme et les pièces et résidus qui en sortent.

L'atelier sera aménagé entre des conteneurs 40' déjà situés situés sur la dalle. Cette dernière sera reprise par un ragréage qui permettra de reprendre son étanchéité ainsi que le sens d'écoulement des eaux. Des seuils seront aménagés sur les accès nord et sud de l'atelier de manière à contenir tout déversement à l'intérieur de l'atelier.

D'une surface de 250 m², il sera divisé en 4 postes de travail multifonctions. Chaque poste de travail sera aménagé pour ne recevoir qu'un seul véhicule à la fois.

Ce bâtiment fera l'objet d'une demande de permis de construire.

Les caractéristiques du bâtiment sont détaillées ci-dessous :

Type de construction	Accès et Issues
<u>Les murs :</u> Parois métalliques de conteneur 40' <u>Le sol :</u> Bétonné sur toute sa surface. <u>La toiture :</u> Charpente métallique et tôles. Hauteur 5 à 6 mètres	<u>Façades Sud et Nord :</u> Ouvert sur toute la façade

LE BÂTIMENT ADMINISTRATIF / ZONE DE STOCKAGE (EXISTANT)

Un bâtiment administratif et de stockage, d'une emprise au sol de 555 m² et comportant deux niveaux, a été construit en 2015. Il a fait l'objet d'une autorisation de permis de construire par référence à l'arrêté n°2012/685 du 14/06/2012 et par l'arrêté modificatif n°2015/600.

Il a obtenu un avis favorable de la commission de sécurité pour sa partie ouverte au public.

Le détail des surfaces de ce bâtiment est le suivant :

	Local	Surface (m ²)
RDC	Zone de stockage	551,12
R+1	Zone de stockage	297,60
	Bureau direction générale	36,54
	Bureau gestion des stocks	15,39
	DAF	12,80
	Bureau comptabilité	11,45
	bureau achat vente	11,66
	Bureau responsable ventes	12,25
	Salle d'attente	11,01
	Local informatique	5,33
	Sanitaires	18,60
	Magasin	33,88
	Arrière comptoir	19,46
	Local archives	17,71
	Dégagement	12,60
	Escalier	17,48
TOTAL		1084,88

Ce bâtiment est construit en ossature métallique. Les murs extérieurs sont en tôles doublés par du placo à l'intérieur. Les dalles du RDC et du R+1 sont en béton armé. La charpente est métallique et la toiture en tôle ondulée.

Le RDC est accessible de plain-pied depuis la zone technique d'Autoplat (lot n°1), tandis que

le magasin et la partie administrative est également accessible de plain-pied depuis le parking situé sur le lot n°202.

Les zones de stockage sont utilisées pour stocker les pièces mécaniques d'occasion.

LE BÂTIMENT VESTIAIRES / HABITATION GARDIEN (EXISTANT)

Un bâtiment, d'une emprise au sol de 102 m² et comportant deux niveaux est utilisé comme vestiaires / local social au RDC (accessible de plain-pied depuis lot n°1). L'étage, accessible de plain-pied depuis le lot n°202, est utilisé comme habitation gardien.

Le vestiaire, d'une surface de 30 m², est installé indépendamment de l'atelier. Ce local est équipé de 6 armoires individuelles métalliques, d'une douche, d'un lavabo ainsi que d'un WC.

Ce local permet également au personnel de se restaurer pendant la pause déjeuner (espace de 25 m² abrité et ouvert).

LE LOCAL DE STOCKAGE DES DÉCHETS (EXISTANT À RÉAMÉNAGER)

L'actuel atelier mécanique sera reconvertis en local de stockage des déchets lorsque le nouvel atelier sera construit et en fonctionnement. Les déchets stockés seront les suivants :

- Une cuve de 1 m³ d'huiles usagées,
- un fût de 200 litres de liquide de refroidissement
- 1 fut de 200 litres pour le stockage du carburant récupéré,
- un bac à batteries de 600 litres,
- une zone de stockage de pneumatiques usagés d'environ 40 m²,
- les gaz de réfrigération récupérés

Actuellement, ce local de 135 m² est situé à l'est de la parcelle, en bordure de la rue Nobel. Ce local sera utilisé pour le stockage des déchets issus des VHUs. Il permettra de stocker en toute sécurité (à l'abri des intempéries et du soleil) les résidus les plus dangereux des véhicules transitant sur la plate-forme.

Les caractéristiques des bâtiments sont détaillées ci-dessous :

Type de construction	Accès et ouvertures
<u>Les murs :</u> Parpaings creux de 20 cm d'épaisseur sur 1,20 m de hauteur, surmontés d'un bardage métallique (poutres acier et tôles) sur parois extérieures.	Façade Nord : Ouverture de 50 cm sur toute la longueur du mur à 1,20 m de hauteur (entre parpaings et bardage métallique). <u>Façade Est :</u> Fermée sur toute la longueur <u>Façade Sud :</u> Ouverture de 50 cm sur toute la longueur du mur à 1,20 m de hauteur (entre parpaings et bardage métallique)
<u>Le sol :</u> Bétonné sur toute sa surface.	<u>Façade Ouest :</u> Ouverture sur toute sa longueur
<u>La toiture :</u> Bardage métallique et tôles. Hauteur 5 mètres	

Un local de 26 m² attenant au local déchets par lequel il est accessible permet le stockage d'outils nécessaires à l'activité, ainsi que le compresseur d'air, le générateur de vapeur ainsi qu'un chargeur de batteries.

Les caractéristiques du local sont détaillées ci-dessous :

Type de construction	Accès et issues
<u>Les murs :</u> Parpaings creux de 20 cm d'épaisseur sur 1,20 m de hauteur, surmontés d'un grillage métallique (poutres acier).	Côté Est: Une porte métallique grillagée de 1 mètre de large fermant manuellement et à clés.
<u>Le sol :</u> Bétonné sur toute sa surface.	
<u>La toiture :</u> Bardage métallique et tôles. Hauteur maximale 5 mètres	

Travaux de mise aux normes à prévoir :

Un rangement complet du local est à prévoir. L'objectif sera d'enlever tout le matériel et les équipements qui ne sont pas nécessaires.

De plus des petits bacs de rétention en plastique seront utilisés pour recevoir les accumulateurs stockés dans ce local. Chaque accumulateur aura un bac individuel qui permettra une rétention d'au moins 5 litres (voir modèle ci-contre).



LA DALLE COUVERTE

Une dalle couverte de 106 m² existante est utilisée pour le stockage d'éléments de carrosserie issue des VHUs dépollués. Il peut s'agir de portières, ailes... Comme il n'existe aucun système de gestion des eaux sur cette dalle et qu'un éventuel déversement ne serait pas récupéré, cet espace n'accueillera aucun VHU ou élément de VHUs pouvant contenir des fluides.

4.2.2. LES ESPACES NON COUVERTS

AIRE DE RÉCEPTION (À CRÉER)

L'aire de réception des VHUs sera aménagée à proximité de l'entrée Nord de la plate-forme, actuellement occupée par des installations de stockage de pièces. Cette aire de 200 m² sera entièrement réalisée en béton armé et permettra de recevoir les camions de livraison des VHUs.

Cette aire sera suffisamment vaste pour travailler en toute sécurité.

Elle sera en liaison directe avec le futur atelier ainsi qu'avec l'aire de stockage temporaire des VHUs non dépollués.

Elle sera aménagée de telle sorte que les eaux de ruissellement s'orientent vers un caniveau de récupération des eaux relié à un ensemble débourbeur / séparateur à hydrocarbures. Des bordures seront implantées en périphérie de la dalle afin d'empêcher tout écoulement en

dehors de la dalle. Il s'agira de bordure type T2, à l'exception des zones de passage de véhicule où des bordures type AC2 seront utilisées.

AIRE DE STOCKAGE DES VHU NON DÉPOLLUÉS (À CRÉER)

L'aire de stockage des VHU non dépollués sera aménagée sur la limite nord de la parcelle. Elle consistera en la reprise d'une dalle bétonnée existante, sur une surface de 330 m² (55 x 6 m). Des bordures en béton, de type T2, seront aménagées sur la périphérie de l'aire de stockage de manière à contenir tout déversement accidentel.

Cette aire de stockage sera équipée de rack de stockage de véhicules de manière à stocker les VHU sur deux niveaux.

Cette zone aura une capacité de stockage maximale de 33 VHU.

LA ZONE DE COMPACTAGE DES VHU (EXISTANTE)

Les véhicules qui n'ont plus de pièces susceptibles d'être remises en circulation seront compactés en balles afin de faciliter leur exportation et leur traitement.

La zone de compactage ne sera pas modifiée dans le cadre du réaménagement de la plate-forme. Elle a lieu sur la dalle centrale qui est ceinturée par un caniveau de collecte des eaux.

Cette zone de compactage bénéficie de l'implantation de conteneurs à l'est, qui forment un écran acoustique efficace. À terme, avec la mise en place de l'atelier, cet écran acoustique sera conservé.

La capacité de traitement est d'environ une dizaine de véhicules par jour. Il faut donc 120 jours pour compacter le gisement de VHU qui transite sur la plate-forme, en supposant que l'ensemble des VHU sont compactés. Les dimensions du matériel compacté seront des cubes de 1 m sur 1m environ.

Les VHU dépollués et compactés sont stockés sur la dalle attenante à l'aire de compactage en attente d'enlèvement par une entreprise spécialisée dans le recyclage des métaux.

PARCS DE STOCKAGE (EXISTANT)

Après la dépollution, les VHU seront amenés au parc de stockage au moyen d'un chariot élévateur.

Le stockage se fait à même le sol de la plate-forme sur une seule hauteur. Ce mode de stockage consomme de la surface, mais permet de préserver les parties des véhicules potentiellement réutilisables. La zone de stockage est physiquement délimitée par les limites du site. Elle permet de stocker jusqu'à 200 VHU sur une surface de 2500 m².

La durée de stockage varie de quelques semaines à quelques mois en fonction de l'état des véhicules et de la disponibilité des pièces de rechange.

4.2.3. OUTILLAGES ET MATÉRIELS TECHNIQUES

Pour son activité de démontage mécanique, AUTOPLAT utilise :

1 compresseur d'air (électrique) :

Le compresseur couplé à un réservoir de 300 litres, permet de stocker de l'air comprimé sous

une pression maximale de 15 bars. Cet air comprimé est utilisé pour l'aspiration pneumatique des liquides contenus dans les VHU, ainsi que pour démonter certaines pièces (pistolet à choc).

Ce compresseur est implanté dans le local annexe de l'atelier.

Moteur 2880 tours/minute, Puissance 3,5 kW

1 générateur de vapeur (électrique) :

Le générateur de vapeur permet le nettoyage des pièces mécaniques, des moteurs et carcasses. Utilisé entre 3 et 4 heures par jour, il est implanté dans le local annexe de l'atelier.

Puissance : 4,25 kW

Débit : 14 L/min

1 chariot élévateur fonctionnant au diesel.

1 démonte-pneu électrique.

5 palans électriques ou manuels, fixés au plafond ou déposés au sol (chèvres).

Une clé à choc destinée au démontage des roues notamment (branchée sur le compresseur).

Un pistolet à air destiné au lavage des pièces, combiné au degreasing.

2 meules (électriques) fixées sur un établi dans le local annexe :

Les meules seront utilisées occasionnellement par les ouvriers lors du démontage de certaines pièces mécaniques.

Puissance de l'ensemble 150 W

1 récupérateur d'huile métallique d'une contenance de 70 litres :

Les huiles sont récupérées gravitairement et stockées dans un réservoir métallique de 70 litres. Le déversement des huiles usées se fait par pression pneumatique via le compresseur (4 bars maximum).

1 Presse à paqueter les VHU : machine de base en acier haute résistance (type hardox 500) équipée d'une grue avec grappin rotatif. Elle est spécialement créée pour effectuer la mise en paquet de VHU. Elle est composée de deux vérins, d'une cellule de compactage et d'une cabine de commande. Un moteur diesel de 120 ch (88 kW) permet l'alimentation des vérins.

Il ne s'agit en aucune manière d'un boyeur à VHU, cet équipement se contente de réaliser des balles de VHU.

L'ensemble de la machine, d'un poids de 17 tonnes, est placé sous rétention, permettant de collecter d'éventuel liquide résiduel.

1 unité d'extraction des fluides des VHU : Cette unité est composée de 5 cuves en acier de 300 litres destinées à la récupération des huiles usées, du gasoil, de l'essence, du liquide frein et du liquide de refroidissement.

L'ensemble est entièrement pneumatique. L'aspiration est réalisée au moyen d'une pompe à vide de 370 W. Le dépotage des cuves est réalisé par différence de pression en branchant

de l'air comprimé dans le circuit de dépotage. Les deux circuits dépotage et remplissage sont physiquement séparés.

Cette unité est utilisée en dehors du site d'étude pour le traitement des VHU historique des différentes communes calédoniennes. Elle pourra être stockée temporairement sur le site, mais jamais avec les fluides collectés. Elle n'est pas comptabilisée dans le cadre de la présente demande ICPE.

1 station de récupération des fluides frigorigènes : Cette station utilise la méthode dite push/pull pour récupérer la charge en fluide frigorigène des véhicules. Cette station de récupération est capable d'aspirer le fluide frigorigène en phase liquide et gazeuse. La puissance électrique de celle-ci est de 380 W.

Le mode "récupération" sert à récupérer la charge en fluide frigorigène dans l'installation pour la transférer vers la bouteille de récupération. Cette dernière est spécialement conçue pour contenir des fluides frigorigènes. Elles sont équipées de 2 vannes de couleur différente : une vanne bleue pour le fluide frigorigène en vapeur saturante et une vanne rouge pour le fluide frigorigène en liquide.

Les fluides frigorigènes de nature différente ne seront pas mélangés dans les mêmes bouteilles de récupération. Les fluides frigorigènes récupérés seront donnés à des frigoristes pour qu'ils les réutilisent dans d'autres installations.



4.2.4. STOCKAGE DES HYDROCARBURES

Il est constitué de :

- Huiles usées récupérées sur les VHU : GRV (ou IBC en anglais) de 1000 litres (rubrique 1430 : hors catégorie classement ICPE).
- Une cuve pour huiles usées de 70 litres dans l'atelier (rubrique 1430 : hors catégorie classement ICPE).
- Une réserve moyenne de 5 litres d'huile neuve (graissage des pièces) - (rubrique 1430 : hors catégorie classement ICPE).
- Une réserve moyenne de 40 litres de gasoil pour l'élévateur (rubrique 1430 : catégorie C classement ICPE).
- Une réserve tournante de carburant collecté dans les VHU composée d'un fût métallique de 200L de gasoil (rubrique 1430 : catégorie C classement ICPE) et 1 fût métallique d'essence super sans plomb (rubrique 1430 : catégorie B classement ICPE).

Conformément à la rubrique 1430 de la nomenclature ICPE, la capacité totale équivalente de liquides inflammables est alors de 248 litres.

4.2.5. CLÔTURE

Le site est entièrement clôturé afin de garantir la sécurité et le contrôle des entrées sur le site :

- Au Sud et à l'Ouest par du grillage métallique sur une hauteur de 2 mètres ;

- A l'Est par du bardage métallique sur une hauteur de 2 mètres ;
- Au Nord par les parois des conteneurs et une clôture discontinue.

Travaux de mise aux normes à prévoir :

Quelques défaillances sont constatées sur la clôture de l'établissement. Des travaux de réparation sont à réaliser.

4.2.6. Accès

Le site dispose de deux accès pour les entrées et sorties des véhicules depuis la rue Nobel (emprise de 6 mètres chacune). Ceux-ci sont munis d'un portail fermé à clé en dehors des heures d'ouverture (horaires d'ouverture : lundi au vendredi, de 7h à 15h30).

Un troisième accès, rue Nobel, permet d'accéder au parking du magasin, situé sur le lot n°202.

Le site disposant d'une habitation de gardiennage, la surveillance du site est assurée jour et nuit.

4.2.7. VOIRIES ET PARKINGS

Sur le site, les voies de circulation sont en graviers et terre battue.

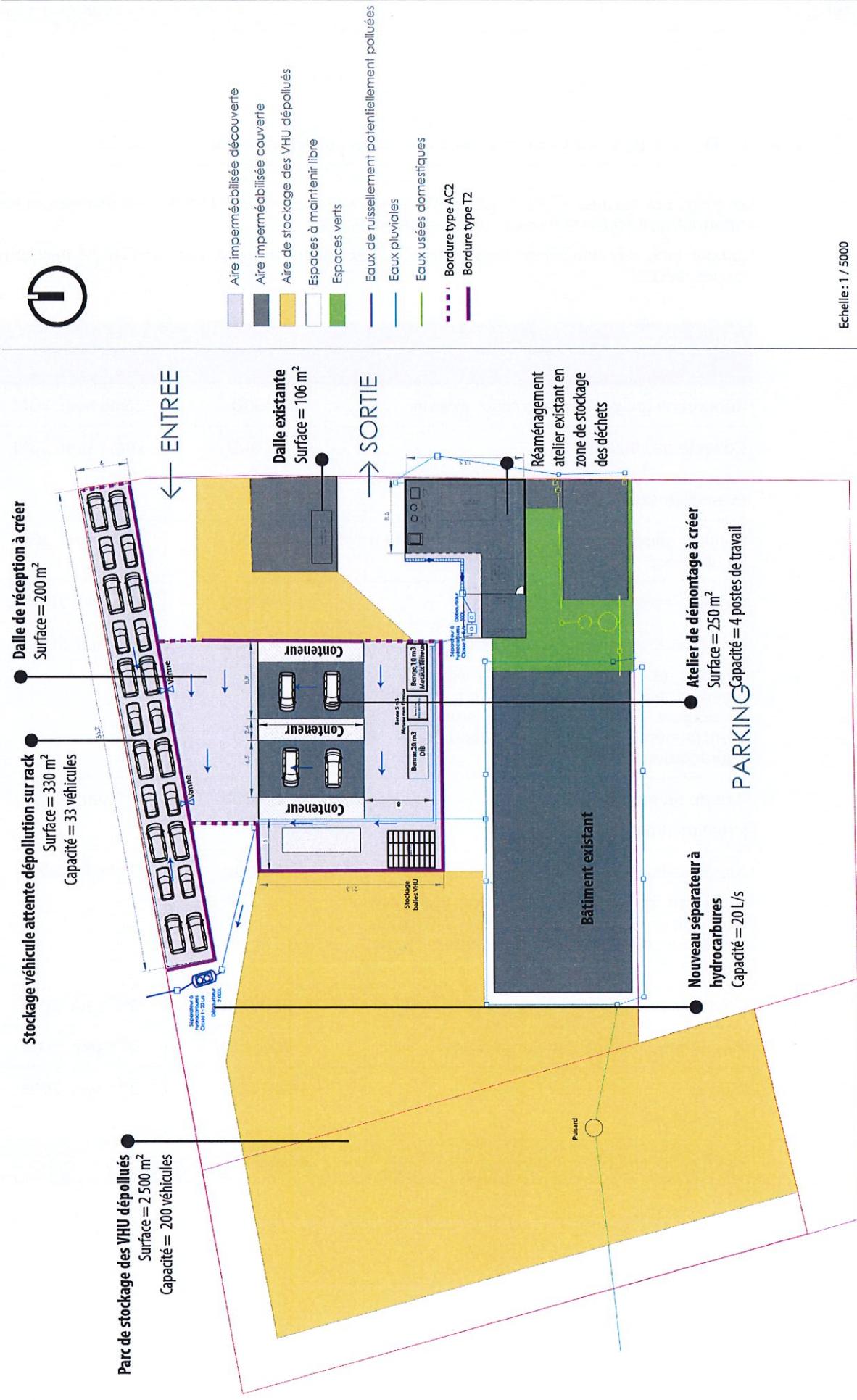
Le parking du personnel et des visiteurs est réalisé sur le lot n°202. Il comporte une cinquantaine de places de stationnement.

4.2.8. BILAN SURFACIQUE

Le tableau suivant synthétise les surfaces des différents locaux et entités de travail des futures installations d'AUTOPLAT.

Espace		Surface (m ²)
Espaces couverts		
Nouvel atelier	Atelier de démontage	250
Ancien atelier	Local déchets	135
	Local compresseur	26
Dock	Stockage (RDC)	551
	Stockage / magasin (R+1)	534
Habitation gardien	Bâtiment vestiaires (RDC)	102
	Habitation gardien (R+1)	82
Sous total espaces couverts		1680
Espaces non couverts		
Extérieur	Dalle de stockage VHU non dépollués	330
	Dalle de réception	200
	Dalle de compactage des VHU	310
	Parc de stockage	2 500
Sous total espaces non couverts		3 340
Surface totale de la plate-forme		7 389
Surface des activités soumises à la rubrique 2712¹		3 751

1 Cette surface est la somme des surfaces élémentaires occupées par les différentes activités mentionnées dans le libellé de la rubrique. Les surfaces occupées pour le stockage des véhicules avant leur démontage, pour l'atelier de démontage, ainsi que les surfaces affectées au stockage des déchets issus de ces activités et les surfaces utilisées par les équipements connexes à ces activités, sont prises en compte. Les surfaces affectées à l'entreposage des pièces usagées issues de la dépollution et du démontage des VHU et destinées à être réutilisées ne sont pas prises en compte dans ce calcul. Les surfaces affectées aux locaux administratifs ne sont également pas prises en compte, ni les surfaces dédiées à l'entreposage de véhicules qui n'ont pas pris le statut de déchet.



Echelle : 1 / 5000

4.2.9. BILAN DES TRAVAUX À RÉALISER ET ÉCHÉANCIER

La mise aux normes et la modernisation des installations nécessitent un investissement important qu'il convient d'étaler sur plusieurs exercices.

Compte tenu des aménagements à réaliser, l'exploitant propose l'échéancier de mise aux normes suivant :

Aménagement	Coût estimatif	Date de fin de réalisation
Réparation grille caniveau atelier existant	100 000	2eme sem. 2018
Collecte des fluides Achat de nouvelle cuve de stockage des HU avec dispositif de rétention	250 000	2eme sem. 2018
Reprise affichage réglementaire et rétention local charge	150 000	2eme sem. 2018
Clôture: reprise et réparation	3 300 000	1 ^{er} sem. 2019
Aire de stockage VHU non dépollués (reprise et étanchéité dalle existante – aménagement des bordures en béton – installation des racks de stockage + branchement provisoire à séparateur à hydrocarbures existants)	5 100 000	1 ^{er} sem. 2019
Aire de réception (création dalle en béton)	6 250 000	1 ^{er} sem. 2019
Assainissement des eaux de ruissellement (caniveau de collecte de récupération des eaux de ruissellement et mise en place ensemble débourbeur / séparateur à Hc 15 L/s)/.	2 160 000	2 ^{ème} sem. 2019
Construction du nouvel atelier de démontage	11 250 000	2 ^{ème} sem. 2019
Réaménagement de l'atelier existant	3 000 000	2 ^{ème} sem. 2019
Divers (Signalétique...)	1 000 000	2 ^{ème} sem. 2019
TOTAL	32 560 000	

5

EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'ATTÉNUATION

5.1 EAU

L'activité du site est une source potentielle de pollution pour le sol et les eaux de surface. Cependant, la réaffectation et le réaménagement de la plate-forme ne modifieront pas substantiellement la qualité et la quantité des rejets.

Les produits et matériaux manipulés ou stockés seront susceptibles de provoquer une pollution de l'eau si les conditions d'exploitation et la conception de l'installation ne s'y opposaient pas.

Les dispositions prises pour empêcher la pollution des eaux sont de trois ordres :

- Toutes les eaux et tout liquide accidentellement répandus devront être captés ;
- Les eaux résiduaires polluées seront rejetées après traitement ;
- Tout stockage d'un liquide susceptible de créer une pollution de l'eau sera muni d'une capacité de rétention suffisante.

5.1.1. 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 production et de stockage.

Il est fait la distinction entre deux 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 peuvent être rejetées directement dans le milieu naturel.
- Les eaux de ruissellement provenant des aires dallées, susceptibles d'être polluées, qui devront être collectées et traitées avant rejet dans le milieu naturel. Le nouveau projet prévoit une augmentation des surfaces imperméabilisées, ce qui se traduira par une augmentation des eaux de ruissellement potentiellement polluées.

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 proviendront de :

- l'aire de réception des VHU,
- la zone de stockage des VHU non dépollués
- la zone de compactage 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 RUISELLEMENT 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 RUISELLEMENT DE L'aire de réCEPTION DES VHU

Les eaux de ruissellement atteignant l'aire de réception des VHU seront collectées par une cuvette aérienne qui longera la dalle par 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 devra être précédé d'un traitement adapté.

EAUX DE RUISELLEMENT DE L'aire de STOCKAGE DES VHU NON DÉPOLLUÉS

Les véhicules non dépollués peuvent engendrer des égouttures d'hydrocarbures et autres rejets susceptibles de polluer les eaux de ruissellement pendant leur stockage. En raison du risque important de rejet accidentel de ces véhicules pour la plupart accidentés, cette aire de stockage sera placée sous rétention. Elle comprendra deux vannes permettant d'évacuer les eaux de pluie qui auraient pu s'accumuler dans la rétention. Les eaux seront alors évacuées vers l'aire de réception. Seules les eaux pluviales non contaminées pourront être évacuées vers la dalle de réception. En cas de déversement d'hydrocarbures ou de tout autre produit polluant, se produisant sur la zone de stockage des véhicules non dépollués, celui-ci sera récupéré par pompage ou par absorption. La dalle sera ensuite nettoyée.

Des bordures de 10 cm de hauteur seront aménagées sur la périphérie de cette zone de stockage, formant ainsi une rétention potentielle de 33 m³. On estime que chaque véhicule

peut contenir jusqu'à 60 litres de liquide (en comptant un réservoir quasiment plein pour tous les véhicules, ce qui constitue une hypothèse majorante), avec une capacité de stockage de 33 VHU, la quantité de liquide susceptible d'être stockée sur cette aire est ainsi de 1,98 m³, soit largement moins que la capacité de rétention.

EAUX DE RUISSELEMENT DE LA ZONE DE COMPACTAGE DES VHU

Le compactage des VHU ne concertera que des VHU dépollués qui ne contiendront plus aucun liquide. Par mesure préventive, cette opération sera réalisée sur une dalle étanche. Celle-ci a une forme de pente qui oriente les eaux de ruissellement vers un caniveau de collecte qui ceinture la dalle. Leurs rejets dans le milieu naturel devront être précédés d'un traitement adapté.

5.1.2. LES EAUX DE PROCÉDÉS

EAUX DE LAVAGE DE L'ATELIER

L'atelier est nettoyé en moyenne une fois par semaine. Le nettoyage consiste à ranger entièrement l'atelier en fin de semaine, à récupérer un maximum de poussières et de macrodéchets avec des balais, puis à passer le jet d'eau sur la dalle.

La quantité d'effluents générée par cette opération est estimée à environ 300 litres par semaine (débit de 15L/min pendant environ 20 minutes).

Ces eaux sont principalement chargées en matières en suspension et en égouttures d'hydrocarbures.

EAUX DE LAVAGE DES MOTEURS

Les moteurs ainsi que certaines pièces mécaniques destinées à la vente sont nettoyés par de l'eau additionnée d'un nettoyant (Cf. caractéristiques techniques en annexe 6) puis rincés à la vapeur haute pression au-dessus d'un bac métallique (1,2 x 1,2 x 0,3 m). un robinet de soutirage, placé en partie basse, permettra de récupérer les effluents. Cette activité s'effectue au niveau de l'atelier existant, à proximité du local compresseur.

L'utilisation de vapeur à haute pression permet de diminuer la consommation en nettoyant et en eau, tout en assurant un lavage poussé des pièces mécaniques (essentiellement les moteurs).

Ce dispositif produit environ 4 m³ d'effluent par semaine, principalement chargé en hydrocarbures et nettoyant (<1% des effluents).

LES EAUX USÉES DOMESTIQUES

L'occupation de l'établissement par le personnel engendre des besoins en eaux domestiques et des rejets d'eaux usées.

Trois blocs sanitaires sont installés dans l'établissement :

- au niveau du local vestiaire, pour les besoins du personnel technique,
- au niveau du magasin, pour le personnel administratif et les clients,
- au niveau de l'habitation gardien.

Tous ces effluents sont traités par une fosse toutes eaux de 6 000 litres, puis traités par un filtre percolateur de 5 000 litres. Un regard équipé d'une pompe de relevage est installé en aval du dispositif de traitement pour remonter ces eaux vers le réseau municipal situé rue Nobel.

5.1.3. DESCRIPTION DES OUVRAGES DE TRAITEMENT DES EAUX

Le réaménagement de la plate-forme et l'augmentation des surfaces imperméabilisées entraînent la nécessité de revoir les ouvrages d'assainissement.

Le réseau d'assainissement de la parcelle sera réalisé en mode séparatif jusqu'en limite du domaine public.

MODE DE GESTION ACTUEL

Gestion des eaux de l'atelier

Les effluents issus de l'atelier (eau de lavage des moteurs et autres pièces mécaniques ainsi que eau de lavage de l'atelier), chargés en hydrocarbures et en degreasing, sont dirigés vers un débourbeur de 500 litres suivi d'un séparateur à hydrocarbures de classe 2 de 800 litres de capacité utile, capable de traiter un débit de 6 L/s.

L'ensemble de traitement débourbeur/séparateur permet un temps de rétention moyen de plus de 48 heures. Ce dispositif est muni d'un regard placé avant la sortie permettant de vérifier que l'eau évacuée n'entraîne pas de liquides inflammables, huiles, solvants usés etc.

Ces effluents seront ensuite envoyés vers la cunette de collecte de l'aire de réception des véhicules.

Signalons que le séparateur utilisé est dit de classe 2, ce qui correspond à un niveau de rejet en hydrocarbures < 100 mg/L, ce qui est insuffisant au regard de la réglementation. Il est utilisé comme prétraitement des eaux.

Gestion des eaux de l'aire de réception et de dépollution des véhicules

Les eaux de ruissellement provenant de la grande zone centrale imperméabilisée sont traitées par un ensemble débourbeur / séparateur à hydrocarbures. Il s'agit d'un dispositif composé d'un débourbeur 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 est de type classe I, permettant de garantir un rejet inférieur à 5 mg/L en hydrocarbures. Il est équipé d'un by-pass afin de protéger des afflux en eau de ruissellement trop importants en cas de pluie décennale par exemple (ouvrage connecté à une dalle extérieure).

Le rejet de ces eaux après traitement est réalisé dans l'arroyo, au nord, via un tuyau PVC sur la berge.

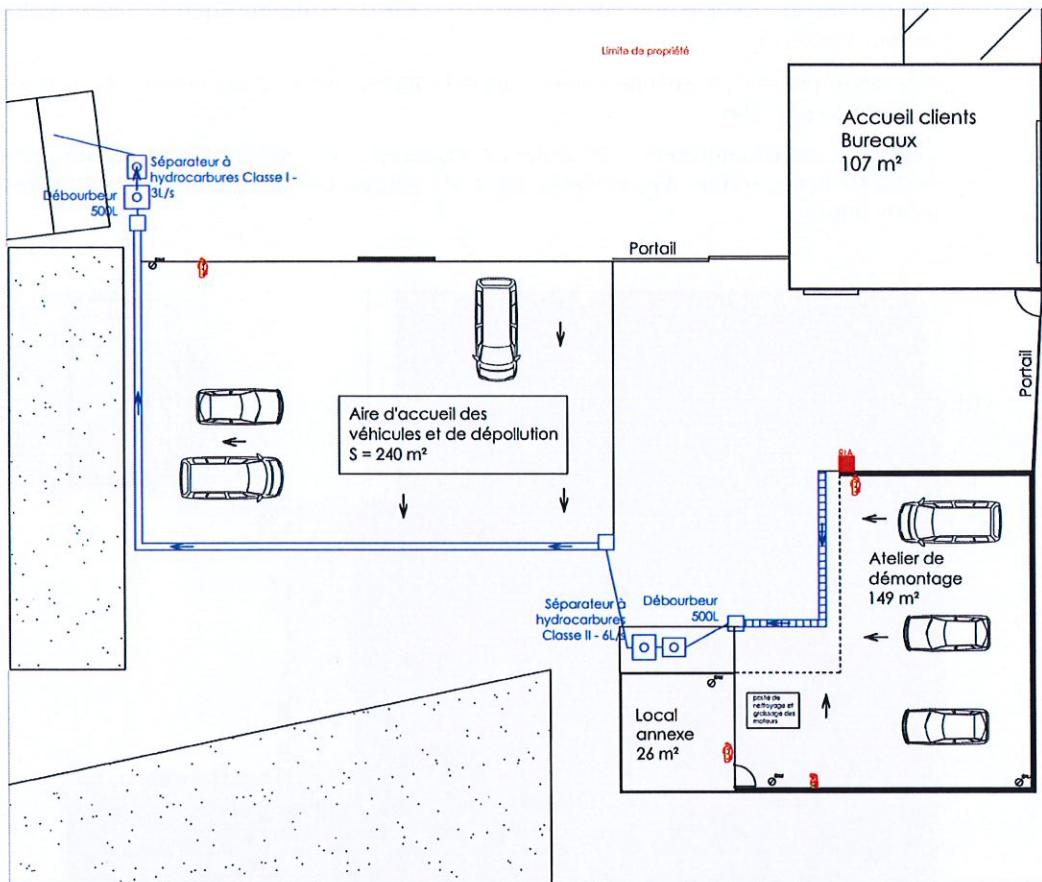


Illustration 4: Plan de gestion des eaux (situation actuelle).

MODE DE GESTION APRÈS RÉAMÉNAGEMENT

Après réaménagement, les surfaces imperméabilisées qui peuvent potentiellement polluer les eaux de ruissellement vont augmenter, conduisant à augmenter la quantité d'effluents générés.

Les eaux de ruissellement qu'il conviendra de traiter proviendront des espaces suivants :

Ancien atelier (surface extérieure)	25 m ²
Zone de compactage	310 m ²
Aire de réception	200 m ²
Aire de stockage des VHU non dépollués	330 m ²
TOTAL	865 m²

Afin de réduire la quantité d'effluents à traiter et ne pas diluer les eaux, les eaux de toiture du nouvel atelier seront rejetées en séparatif et ne seront pas mélangée avec les eaux de ruissellement potentiellement polluées.

Un nouveau séparateur à hydrocarbures sera installé sur la plate forme afin de traiter l'ensemble de ces effluents. Le dimensionnement de cet ouvrage a été estimé à 20 L/s (Cf. note de calcul en annexes).

L'ensemble de traitement débourbeur/séparateur devra permettre un temps de rétention moyen de plus de 24 heures. Ce dispositif sera muni d'un regard placé avant la sortie

permettant de vérifier que l'eau évacuée n'entraîne pas de liquides inflammables, huiles, solvants usés etc.

Ces effluents seront ensuite rejetés dans le milieu naturel, au niveau de l'arroyo situé au Nord de la parcelle.

L'ouvrage de débourbeur / séparateur à hydrocarbures situé à proximité de l'actuel atelier sera maintenu, tandis que le séparateur à hydrocarbures de 3 L/s sera enlevé du site ou rendu inerte.

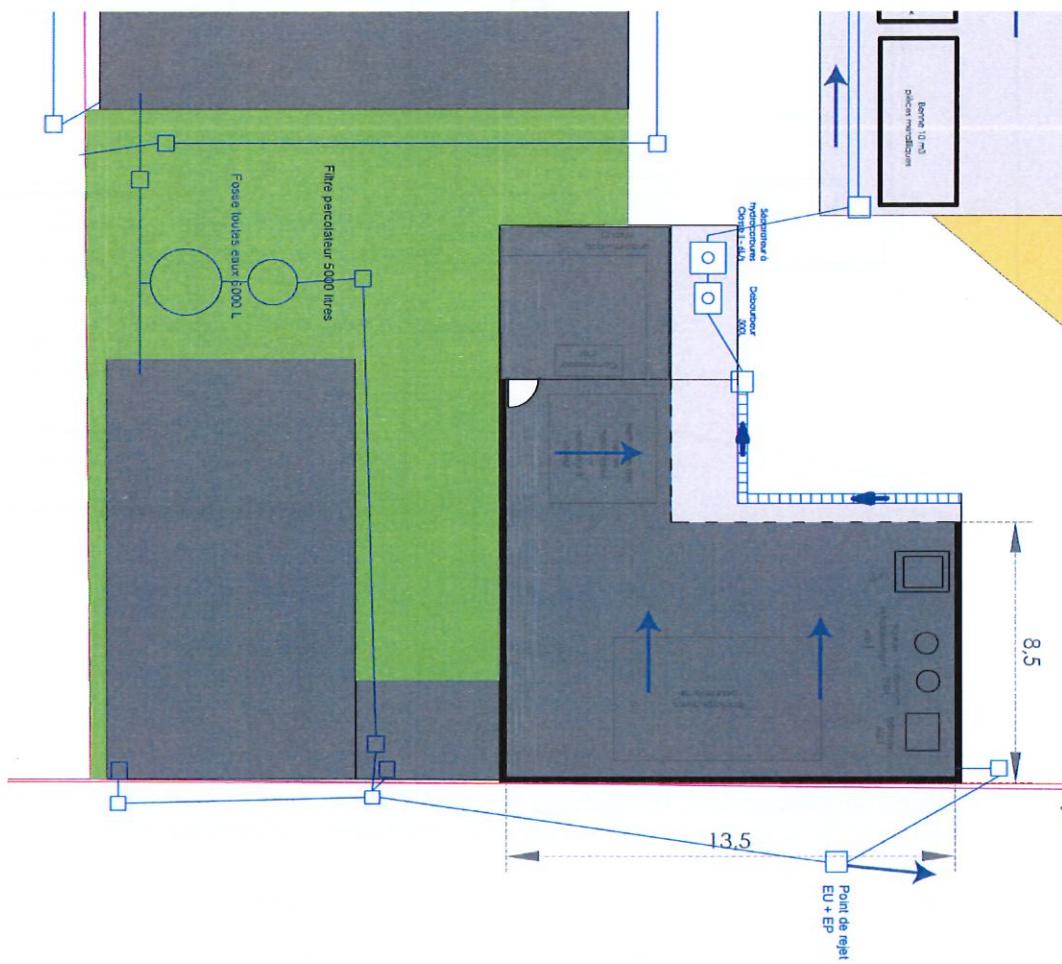


Illustration 5: Plan de gestion des eaux du local déchets

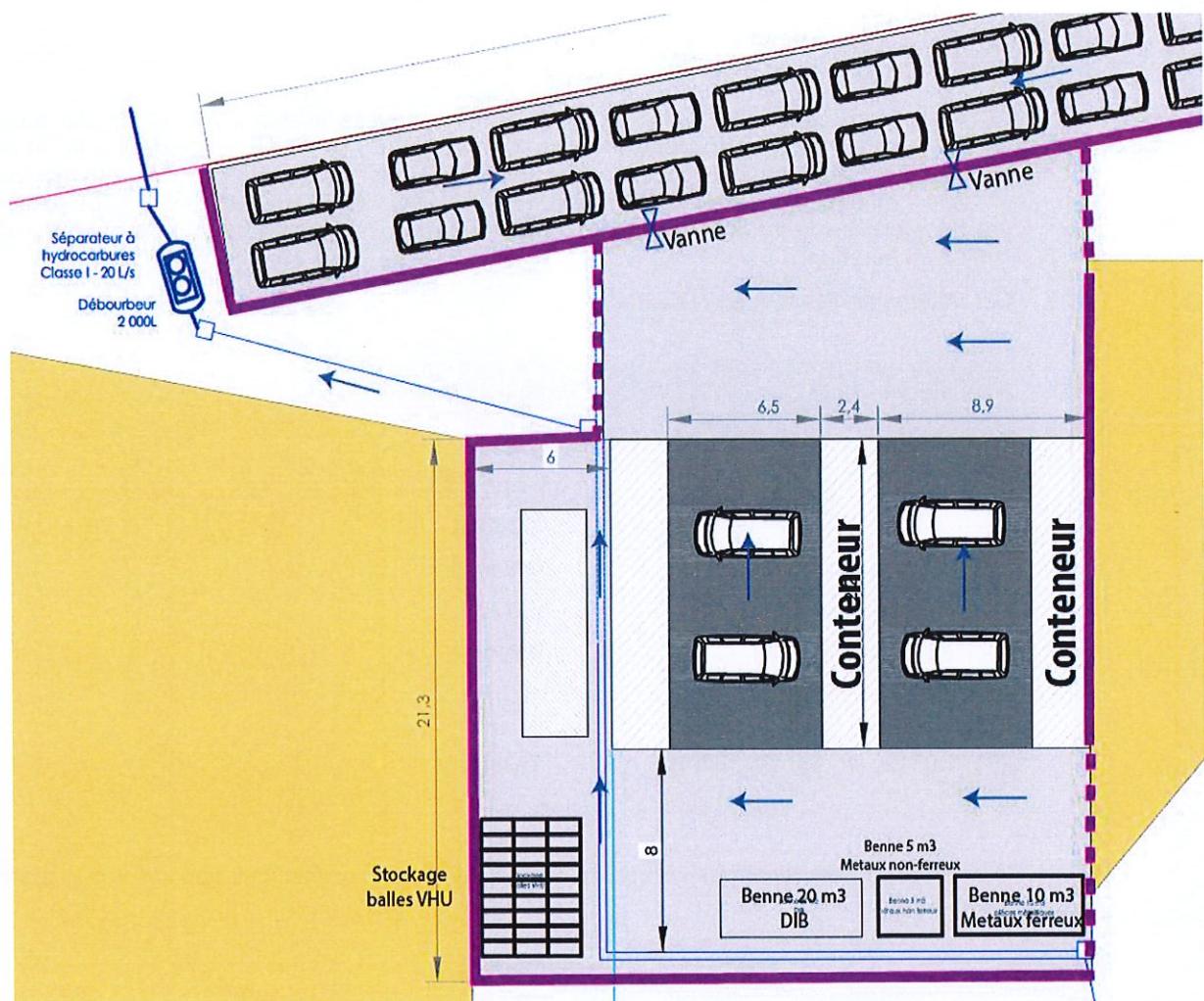


Illustration 6: Plan de gestion des eaux du nouvel atelier

Des bordures type T2 seront aménagés en périphérie de la dalle afin d'empêcher tout écoulement en dehors de la dalle. Il s'agira de bordure type T2, à l'exception des zones de passage de véhicule où des bordures type AC2 seront utilisées

5.1.4. VALEURS LIMITES DE REJET

Les valeurs limites de rejet d'eau de l'établissement sont définies par l'arrêté d'autorisation de 2011, par référence à la délibération n° 707-2008/BAPS du 19 septembre 2008 fixant les prescriptions générales applicables aux installations soumises à déclaration dans la rubrique n° 2930 - ateliers d'entretien et de réparations de véhicules et engins à moteur, et dans le cas de rejet dans le milieu naturel (ou dans un réseau d'assainissement collectif dépourvu de station d'épuration).

Ces valeurs limites sont les suivantes :

Paramètres	Valeurs limites
Température	30°C
pH	5,5 ≤ pH ≤ 8,5
MES	100 mg/L
DCO	300 mg/L
Azote global (exprimé en N)	150 mg/L
Indice phénol	0,3 mg/L
Hydrocarbures totaux	10 mg/L
Métaux totaux (Pb, Cu, Cr, Ni, Zn, Sn, Cd, Hg, Fe, Al)	15 mg/L

Ces valeurs limites n'ont pas vocation à évoluer avec les modifications apportées à la plate-forme.

5.2 AIR – ODEUR

Les effets du projet sur la qualité de l'air restent minimes et diffus. Les activités suivantes avaient été identifiées comme sources d'émission potentielle :

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

Le dégraissage des pièces mécaniques est réalisé à l'aide d'un dégraissant biodégradable, non assimilé à un composé organique volatil (COV).

La principale modification apportée depuis la dernière évaluation des impacts des activités porte sur l'acquisition d'une station de récupération des fluides frigorigènes. Cette station utilise la méthode dite push/pull pour récupérer la charge en fluide frigorigène des véhicules. Cette station de récupération est capable d'aspirer le fluide frigorigène en phase liquide et gazeuse. Le mode "récupération" sert à récupérer la charge en fluide frigorigène dans l'installation pour la transférer vers la bouteille de récupération. Cette dernière est spécialement conçue pour contenir des fluides frigorigènes. Elles sont équipées de 2 vannes de couleur différente : une vanne bleue pour le fluide frigorigène en vapeur saturante et une vanne rouge pour le fluide frigorigène en liquide.

Les fluides frigorigènes de nature différente ne seront pas mélangés dans les mêmes bouteilles de récupération. Les fluides frigorigènes récupérés seront donnés à des frigoristes pour qu'ils les réutilisent dans d'autres installations.

Il est difficile d'anticiper la quantité de fluide frigorigène qu'il sera possible de récupérer avec ce procédé puisqu'aucune récupération de ce fluide ne se faisait jusqu'à présent. L'impact de cette nouvelle activité sera forcément positif sur l'atmosphère et la qualité de l'air en empêchant la mise à l'atmosphère de ces gaz qui contribuent fortement au réchauffement climatique.

5.3

DÉCHETS

Le projet de réaménagement de l'établissement ne changera pas la nature des déchets produits par l'exploitation. Seules, les quantités devraient augmenter proportionnellement à l'augmentation du niveau d'activité.

Cela entraînera une modification dans l'organisation du mode de gestion des déchets. Le présent chapitre vise ainsi à présenter le mode d'organisation de la plate-forme après réorganisation de celle-ci.

5.3.1. 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 et de dépollution des véhicules ;
- les déchets issus du traitement des eaux ;
- les déchets de bureau.

Certains de ces déchets ont un caractère dangereux.

LES DÉCHETS DE BUREAU

Les déchets de bureau sont issus du bâtiment administratif et sont principalement composés de papiers – cartons, de fournitures de bureau et occasionnellement de cartouches d'imprimantes.

Ces déchets banals seront 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 salariés étant faible la production de ce type de déchet reste limitée.

La production de déchets de bureau est estimée à 1,1 tonne par an. Ils sont évacués également à l'ISD par un prestataire spécialisé.

LES DÉCHETS ISSUS DU TRAITEMENT DES EAUX

Les dispositifs de débourbeur/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 3 m³ par an. Un vidangeur agréé sera chargé de pomper ces boues pour les éliminer en centre de traitement agréé.

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: Le carburant et les pièces métalliques non réutilisables.
- Les déchets à éliminer: Les déchets souillés, les huiles usées, les pièces en plastiques, les pièces mécaniques non réutilisables et valorisables.

Le tableau ci-dessous dresse un bilan type des déchets générés par l'activité d'Autoplat :

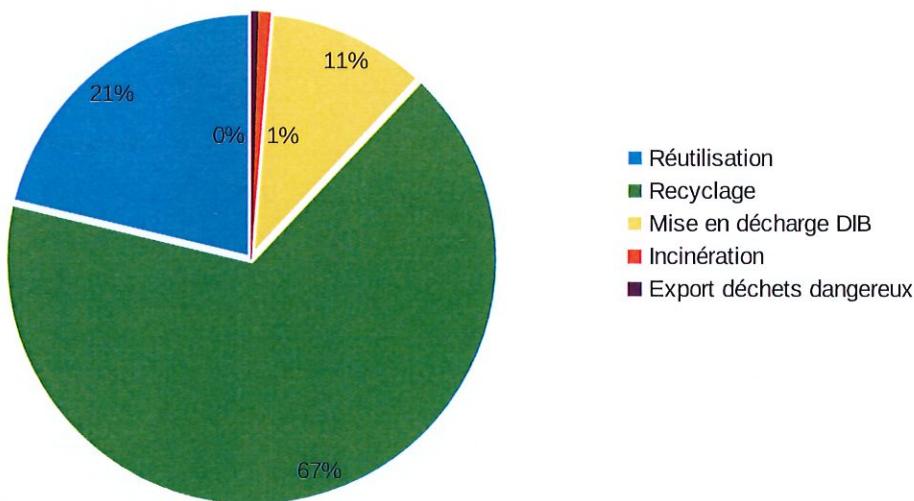
Désignation	Origine	Code déchet	quantités (t/an)	Mode de Conditionnement	Traitement	Mode d'élimination
Déchets ménagers	Bureaux, sanitaires	0 01 01 / 20 01 08 / 20 01 39 / 15 01 01 / 15 01 02 / 15 01 03	1,1	Sac plastique	Local	Mise en décharge classe 2
Pièces métalliques	VHU	16 01 17 – 16 01 18 / 19 12 02 – 19 12 03	78,3	Benne métallique	Export	Recyclage
			224,0	Stockage vrac magasin	Local	Remise sur le marché
Carcasses véhicules	VHU	16 01 06	706,6	Vrac	Export	Recyclage
Pneus usagés	VHU	16 01 03	21,6	Benne métallique	Local	Mise en décharge classe 2
			21,6		Local	Remise sur le marché
Verre et pare-brise	VHU	16 01 20	70,7	Benne métallique	Local	Mise en décharge classe 2
Filtres à huiles / Filtres à gasoil	VHU	16 01 07*	0,3	Fût métallique	Export	Recyclage
Huiles usées	VHU	13 01 11* 13 02 08*	10,2	Cuve métallique	Export	Incinération
Liquide de frein	VHU	16 01 13	0,3	Cuve métallique	Export	Recyclage
Carburant	VHU	13 07 01* 13 07 02*	10,2	Fût métallique	Local	réutilisation
Plastiques, caoutchoucs	VHU	16 01 19	35,3	Benne métallique	Local	Mise en décharge classe 2
Accumulateurs au plomb	VHU	16 06 01*	18,0	Bac plastique de 600 L	Export	Recyclage
Fluides frigorigènes	VHU	14 06 01*	0,6	Bouteillon métallique	Local	réutilisation
Liquide de refroidissement	VHU	16 01 99 *	2,4	Fût métallique 200 L	Export	Traitement
Lave glace	VHU	16 01 99 *		Bidon plastique 10 litres	Local	réutilisation
Boues du séparateur à hydrocarbure	Assainissement	13 05 00*	3,0	Vrac	Export	Traitement

Désignation	Origine	Code déchet	quantités (t/an)	Mode de Conditionnement	Traitement	Mode d'élimination
Absorbants, chiffons contaminés	Renversement de produits	15 02 02*	hypothétique	Sur emballage	Export	Mise en décharge classe 1

Le tableau ci-dessus fait apparaître un bilan largement positif en terme de gestion des déchets. Ainsi, ce centre de déconstruction et de dépollution de véhicules automobiles joue pleinement son rôle :

- 88 % en poids des véhicules hors d'usage sont réutilisés ou recyclés
- Seuls 11 % des déchets sont mis en décharge
- les déchets dangereux correspondent à 1,2 % des VHUs admis sur la plate forme et font l'objet d'un traitement par une filière appropriée.

Destination des déchets produits par Autoplatt



5.3.2. DESTINATION DES DÉCHETS

LES DÉCHETS RÉUTILISABLES

Une partie des produits et matériaux issue du démontage sera réutilisée en interne ou revendue comme pièces d'occasion. Il s'agit :

- Du carburant récupéré sur les VHUs
- Des pneus usagés
- Du lave-glace
- Les fluides frigorigènes
- Des pièces et matériaux issus des VHUs

Carburant	<p>La quantité de carburant récupérée est estimée à environ 12 m³ par an, soit en moyenne 10 litres de carburant par VHU. La part de gasoil et d'essence est à peu près équivalente.</p> <p>Ce carburant est réutilisé en interne pour les besoins de l'élévateur et des véhicules de société.</p>
Pneus usagés	<p>Autoplat récupère environ 4800 pneus par an, soit un volume d'environ 510 m³ par an. Les pneus en bon état sont revendus à des professionnels, tandis que les autres sont éliminés en décharge. Une benne de 20 m³ est utilisée pour évacuer les pneus usagés. Un prestataire spécialisé se charge d'évacuer les pneus usagés vers l'ISD de Gadjì.</p> <p>Environ la moitié des pneus qui transitent sur la plate-forme sont ainsi remis sur le marché.</p>
Lave glace	<p>Le lave glace peut être facilement réutilisable s'il n'est pas chargé en impureté. Lors de la dépollution des VHUs, les liquides lave glace sont récupérés et stockés dans des bidons plastiques de 10 litres. Les liquides lave-glace sont réutilisés pour les besoins de la société. Le surplus est donné aux salariés pour une réutilisation.</p>
Fluides frigorigènes	<p>Les opérations de dépollution des véhicules comporteront la récupération des fluides frigorigènes au moyen d'une station de recyclage. Le recyclage des fluides frigorigènes consiste à récupérer ces réfrigérants pour les réutiliser dans les installations existantes. En effet, le R134A est un gaz couramment utilisé pour les climatisations des véhicules. Il est utilisé fréquemment pour recharger les installations existantes. Des fluides frigorigènes recyclés peuvent être facilement utilisés sans altérer le fonctionnement du circuit de climatisation. Les gaz sont simplement filtrés par les stations de récupération afin de séparer les huiles et autres impuretés qui auraient pu se mélanger au gaz réfrigérant.</p> <p>Les fluides frigorigènes seront conservés dans des bouteillons spécialement destinés au stockage du R134A et seront remis à un frigoriste.</p>
Pièces automobiles	<p>La vocation principale de l'établissement est la vente de pièces automobiles pour une réutilisation sur le marché local.</p> <p>On estime que Autoplat remet sur le marché l'équivalent de 224 tonnes de pièces automobiles par an, soit près de 20 % en poids des VHUs pénétrant sur la plate-forme.</p> <p>À noter que les opérations de démontage et de préparation en vue de la réutilisation des composants par leur revente ne sont pas considérées comme des opérations de traitement des déchets.</p>

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.

Deux bennes à déchets seront implantées à proximité du nouvel atelier, sur la dalle connectée au séparateur à hydrocarbures.

Il s'agira :

- d'une benne de 5 m³ pour les métaux non ferreux,
- d'une benne de 10 m³ pour les métaux ferreux.

DÉCHETS DANGEREUX

En Nouvelle-Calédonie, il n'existe qu'une seule installation de traitement d'un déchet dangereux. Elle concerne les huiles usagées qui sont inclinées, sous certaines conditions, dans les installations de la SLN. Les autres déchets doivent être exportés vers un centre de traitement approprié.

La gestion des déchets dangereux entre Pays est contrôlée par la convention de Bâle du 22 mars 1989 et les mouvements doivent être ainsi autorisés par le pays exportateur et importateur. La convention réglemente les mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'autres déchets et exige de ses parties qu'elles veillent à les gérer et à les éliminer de manière écologiquement rationnelle.

Cette convention prévoit :

- de ne pas exporter (ou importer) de déchets dangereux ou autres déchets vers (ou provenant de) un État non-signataire;
- De ne pas exporter de déchets sans l'accord préalable à l'écrit de l'État d'importation pour ce mouvement spécifique;
- de transmettre des informations sur les mouvements internationaux proposés aux États concernés par l'intermédiaire d'un formulaire de notification, qui leur permettra d'évaluer les effets des déchets dangereux ou d'autres déchets sur la santé humaine et l'environnement;
- d'autoriser les mouvements internationaux de déchets uniquement si les mouvements et éliminations de ces déchets ne comportent aucun danger;
- d'emballer, étiqueter et transporter les déchets faisant l'objet d'un mouvement transfrontière conformément aux règles internationales et s'assurer qu'ils sont accompagnés d'un document de mouvement depuis le lieu d'origine du mouvement jusqu'au lieu d'élimination.

Ainsi, chaque export de déchet fera l'objet d'une demande d'autorisation à l'administration (DIMENC) ainsi qu'au niveau de l'état importateur. À cette occasion les conditions de traitement sont systématiquement analysées.

Les huiles usagées : filière énergie SLN

Les huiles usagées sont 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 filtres à huile usés

Le démontage de ce type d'équipement est rare dans l'activité d'AUTOPLAT. En effet, les éléments filtrants doivent être conservés afin que les moteurs puissent être valorisés.

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.

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 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 VHUs.

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

Le traitement de ces déchets consiste généralement en une incinération.

Les liquides de frein

Le liquide de frein peut-être assimilé à un solvant organique, liquide, non halogéné (ne contenant pas de chlore). Il est collecté en fûts ou bidons adaptés.

Comme tous les solvants, les liquides de frein ont un caractère dangereux, car ils peuvent présenter des propriétés de toxicité pour l'homme et pour l'environnement.

Pour des raisons de sécurité et pour faciliter leur régénération, les liquides de frein ne doivent pas être mélangés avec d'autres solvants.

Le traitement de ce liquide est la valorisation énergétique.

Les accumulateurs au plomb

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.

Les accumulateurs au plomb sont collectés dans des bacs de 600 litres dédiés résistants à un éventuel déversement d'acide. Environ 60 accumulateurs peuvent être stockés dans ce bac qui forme rétention.

Les batteries seront collectées par une entreprise locale pour être

Les résidus des séparateurs à hydrocarbures

reconditionnées et exportées pour traitement.

Les batteries au plomb sont 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.

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 par une société spécialisée disposant d'un camion hydrocureur ATEX. Ce mélange d'hydrocarbures et d'eau ne peut être valorisé à la centrale de Doniambo. Une procédure d'exportation devra être mise en place.

Le traitement consiste à conduire une bioremédiation de la part solide et une valorisation énergétique de la part liquide.

LES DÉCHETS NON VALORISABLES (STÉRILES)

On appelle ici les stériles tous les déchets issus du démantèlement des VHUs ne pouvant être valorisés. Leur destination est l'installation de stockage de déchets de Gadgi, sur la commune de Paita. 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.).

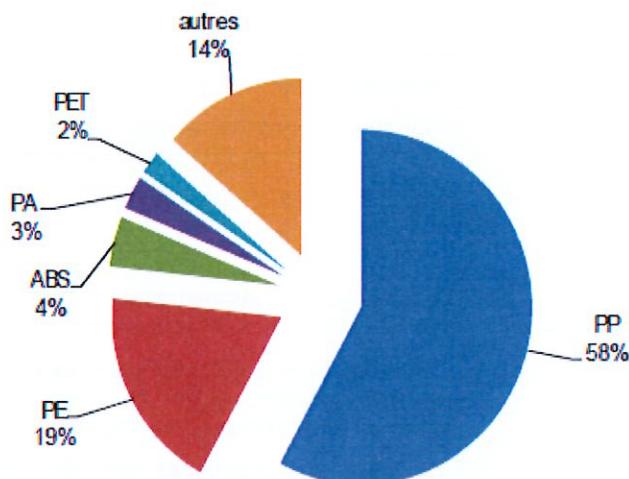


Illustration 7: Répartition du plastique dans un VHU (véhicule léger)

Le graphique ci-dessus 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 %).

Ces déchets non valorisables sont qualifiés de déchets industriels bandés (DIB). Ils seront collectés dans une benne de 20 m³ implantée à proximité du nouvel atelier de démontage, sur la dalle connectée au séparateur à hydrocarbures.

5.4**BRUITS ET VIBRATIONS****5.4.1. RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES**

L'exploitation de la plate forme de dépollution de VHU d'AUTOPLAT est autorisée par référence à l'arrêté n°2099-2011/ARR/DIMEN du 12 août 2011 autorisant l'exploitation d'un centre de déconstruction et de dépollution de véhicules automobiles par la société AUTOPLAT sis 35 rue Nobel, ZI Ducos, commune de Nouméa. L'article 6 portant sur les bruits et vibrations, prévoit que les installations doivent respecter la délibération 741-2008 du 19 septembre 2008.

Les seuils réglementaires en vigueur pour les ICPE relevant de la délibération susvisée sont les suivants :

Niveau de bruit ambiant	Émergence admissible pour la période allant de 6h à 21 h sauf dimanche et jours fériés	Émergence admissible pour la période allant de 21h à 6 h ainsi que les dimanches et jours fériés
Inférieur ou égale à 45 dB(A)	6 dB(A)	4 dB(A)
Supérieur à 45 dB(A)	5 dB(A)	3 dB(A)

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

5.4.2. ANALYSE DES NUISANCES

Dans le cadre de la surveillance de l'exploitation, des mesures de bruits réglementaires ont été réalisées le 16/01/2018. Les mesurages ont été effectués conformément à la délibération n° 741-2008/APS du 19 septembre 2008 relative à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE.

Les activités d'AUTOPLAT produisent des sources de bruits variés et fluctuants. Aussi, la définition d'un bruit moyen nécessite de réaliser un intervalle de mesure relativement long afin de prendre en compte les différentes phases de travail. Nous nous sommes placés dans des cas défavorables avec un niveau d'activité élevé sur la plate-forme, ce qui n'est pas toujours représentatif d'une journée type de travail. Cependant, elle représente bien une journée bruyante des installations.

En ce qui concerne l'environnement sonore du site, l'établissement AUTOPLAT est inséré dans un secteur bruyant de la zone de Ducos, avec un bruit résiduel de 50 dB(A) au niveau de la rue Nielly, à l'ouest des installations.

À la vue des résultats de la campagne de mesure, les activités d'Autoplat ne présentent pas de dépassement de la limite des 70 dB en limite de propriété notamment sur la rue Nobel.

En ce qui concerne les zones à émergence réglementées, nous avons identifié des logements dans un périmètre proche, à l'ouest des installations. L'émergence mesurée dans cette zone est inférieure à 1 dB(A). Cette valeur est inférieure au seuil réglementaire (5 dB).

D'après nos observations les sources de bruits générant de piques d'émissions sont :

- les équipements sous pression d'eau / air utilisé pour le nettoyage des pièces mécaniques ;
- l'équipement pneumatique pour décoller les vitres utilisées dans l'atelier de dépollution ;
- la presse à VHU et la chute des balles de VHU.

Cependant ces sources de bruit ne dominent pas le niveau sonore de cet environnement industriel.

TABLEAU DE RÉSULTATS

Le tableau ci-dessous regroupe les niveaux LAeq mesurés aux différents points de la campagne de mesure.

Point de mesure	BRUIT AMBIANT Niveaux de pression acoustique continus équivalents pondérés A, LAeq,T,	Durée de la mesure	BRUIT RESIDUEL Niveaux de pression acoustique continus équivalents pondérés A, LAeq,T,	EMERGENCE
1 – limite de propriété	59,4 dB(A)	30mn		
2- Zone stockage VHU NO	51,6 dB(A)	30 mn		
3 – Zone stockage VHU SO	47,0 dB(A)	22 mn		
4- Habitation	50,8 dB(A)	23 mn	50,0 dB(A)	0,8 dB(A)



Illustration 8: Plan de localisation des points de mesure de bruit

5.4.3. ESTIMATION DES NIVEAUX DE BRUIT APRÈS RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLATE-FORME

Le réaménagement des installations ne changera pas la localisation des deux postes de travail les plus bruyants de l'établissement :

- la presse à VHU
- le poste de nettoyage des pièces mécaniques

Ainsi, les niveaux de bruit de la plate forme ne devraient pas être sensiblement modifiés.

5.5

MILIEUX NATURELS

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. Il pourra s'agir du milieu marin par le biais des eaux résiduaires rejetées dans l'arroyo au Nord de la parcelle.

Seule une phase accidentelle de 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 la partie « gestion des risques ».

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 le 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. Le rejet de ces substances dans le milieu naturel devra être réduit autant que possible.

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

Le principal impact provient du remblaiement de la mangrove pour l'aménagement du lot dans les années 1970.

6**GESTION DES RISQUES****6.1****IDENTIFICATION DES DANGERS PROPRES À L'INSTALLATION**

Au regard des accidents survenus dans ce secteur d'activité, 4 types de dangers sont recensés :

- Risque incendie
- Risque d'explosion
- Risque de déversement de produit et de pollution : des sols, des eaux de surface ou des eaux souterraines
- Dans une moindre mesure, risque d'accident de la circulation

Ces dangers peuvent provenir des installations propres à AUTOPLAT ou de son environnement immédiat.

À noter qu'aucun accident majeur n'est signalé depuis la création de la société.

Les substances susceptibles de contribuer à un incendie et/ou de polluer le sol et les eaux sont récapitulées ci-dessous :

Nature	Composition	Risques associés	Quantité stockée (2011)	Quantité stockée (2018)
Carburant	Hydrocarbures	Incendie, pollution sols et eaux, explosion	1400 litres	240 L
Huile	Hydrocarbures	Incendie, pollution sols et eaux	975 litres	1000 L
Composants pyrotechniques	propergols	Explosion	24 kg	8 kg
Liquide de refroidissement	Eau Monoéthylglycol	Pollution sols et eaux	300 litres	200 litres
Lave glace	Eau, solvants	Pollution sols et eaux	50 litres	50 litres
Liquide de frein	Solvant organique non halogéné	Pollution sols et eaux	/	200 litres
Pneus	Caoutchouc, ferraille, textiles	Incendie, santé publique, fumées toxiques	500 kg	3 000 kg

Nature	Composition	Risques associés	Quantité stockée (2011)	Quantité stockée (2018)
Batteries	Electrolyte (acide), plomb, plastiques	Corrosif, pollution sols et eaux	60 unités	60 unités
Plastiques caoutchouc	Matières plastiques	Fumées toxiques en cas d'incendie	10 m ³	20 m ³
Papiers / cartons (déchets)		Fumées toxiques en cas d'incendie	-	-

Le réaménagement de la plate forme ne modifiera pas notablement les quantités stockées en matériaux et sous-produits issus du démontage des VHU. Ces matériaux seront régulièrement évacués, avant que la capacité des bennes ou des cuves soit atteinte. La proximité des différents acteurs de la gestion des déchets, pour la plupart situés dans le quartier de Ducos, permet de fonctionner avec des niveaux de stockage faibles, réduisant ainsi les risques associés à ces substances.

- Le carburant sera constamment réutilisé en interne afin de diminuer le stock à la quantité d'un fût de 200 litres.
- Un cubitainer de 1000 litres sera utilisé pour le stockage des huiles usagées. Ce type de contenant est adapté au stockage des huiles usagées et permet une vérification aisée du niveau de remplissage de la cuve. Cette cuve sera fixe. Une pompe électrique de type vide fût sera utilisée pour transférer les huiles de contenants mobiles utilisés dans l'atelier à la cuve de stockage fixe. Cette pompe sera adaptée aux hydrocarbures.
- Les accumulateurs usagés seront toujours stockés dans un bac de 600 litres qui est remplacé lorsque celui-ci est plein.
- Les pneus usagés seront stockés dans une benne de 20 m³. Le stock de pneus destinés à la revente sera d'environ 40 m³.
- Les DIB seront stockés dans une benne de 20 m³.

6.2

LE RISQUE DE DÉVERSEMENT ACCIDENTEL

6.2.1. IDENTIFICATION DES RISQUES

Les risques de pollution accidentelle de l'eau et du sol regroupent :

- Risques provenant d'un renversement accidentel de produits sur les voies de circulation internes pendant les opérations de dépollution des véhicules.
- Défaillance du matériel (détérioration, corrosion, rupture...).
- Risques provenant des eaux d'extinction d'un éventuel incendie.

La rupture d'un stockage, en l'absence de mesure préventive, pourrait aboutir au déversement de produits pouvant avoir des conséquences sur le milieu naturel et en particulier sur l'eau et le sol.

Les zones de manipulation des VHU non dépollués ou encore de dépollution ainsi que les zones de stockages des résidus sont concernées.

Le plus gros bac de stockage de liquides sur le site est celui de la cuve aérienne d'huiles usées de 1 000 L. Elle sera associée à une cuvette de rétention de capacité équivalente. Il n'existe aucune cuve enterrée sur le site.

Une coupure d'électricité n'aura pas d'incidence sur le fonctionnement des installations.

6.2.2. PRÉVENTION DES POLLUTIONS ACCIDENTELLES

Le réaménagement de la plate-forme entend favoriser la marche en avant des VHU au cours de leur prise en charge sur la plate-forme et rationaliser les déplacements. Cela diminuera les distances manipulées et les risques associés à leurs gestions.

Les VHU entrant sur la plate forme seront réceptionnés sur une aire de réception étanche et orientée de façon à collecter tout déversement de liquides vers une cuvette aérienne. 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, ou dans l'atelier sera recueilli directement dans le dispositif décanteur/séparateur ou dans la cuvette de collecte.

Les VHU non dépollués seront stockés, en attente de dépollution, sur une aire en béton étanche aménagée de manière à former une rétention minimale de 2 m³. Ils seront amenés sur un poste de démontage de l'atelier par un engin élévateur. Le sol de l'atelier sera aménagé de manière à pouvoir recueillir tout déversement par la création d'un petit seuil surélevé de quelques cm sur les quatre accès de l'atelier.

Les fluides extraits des VHU récupérés dans l'atelier seront régulièrement acheminés dans le local des déchets en attente de leurs évacuations.

La plate-forme disposera de deux accès qui permettront de séparer les flux entrants de la plate-forme, qui se feront par le Nord et les flux sortants, par le Sud.

CUVETTES DE RÉTENTION

Tous les produits susceptibles d'engendrer une pollution de l'eau ou du sol seront stockés dans des récipients étanches et placés à l'intérieur d'une cuvette de rétention réglementaire.

L'inventaire des liquides stockés sur le site et les conditions de stockage sont donnés ci-dessous :

Produit stocké	Volume de stockage	Volume de rétention	Localisation
VHU non dépoltués	33 VHU 1,98 m ³	2 m ³ minimum	Dalle de stockage VHU non dépoltués
Huiles usées (cuve aérienne)	1000 litres	1200 litres par des rétentions individuelles	
Liquides de refroidissement	200 litres		
Accumulateurs au plomb	60 batteries 200 L d'électrolyte	Bac à batteries en plastique 600 litres	Local déchets
Carburant	200 litres	200 litres par une rétention individuelle	

Tous les liquides dangereux stockés sur site le seront sous rétention.

Une signalétique sera apposée à proximité de chaque contenant (huiles usées, produits inflammables, interdiction de fumer).

Les accumulateurs au plomb seront stockés dans un bac en PEHD résistant à l'électrolyte des batteries (acide sulfurique).

Les capacités de rétention sont étanches aux produits qu'elles pourraient contenir et peuvent résister à l'action physique et chimique des fluides.

Le positionnement des zones de stockage à proximité de l'aire de dépollution permet de faciliter la gestion des flux sur site. Ces dispositions permettent de se prémunir de tout accident lié au transport, de manière à éviter tout heurt avec l'élévateur notamment.

Des procédures de travail seront affichées pour la réalisation des tâches présentant un risque de pollution de l'eau ou du sol :

- Vidange des liquides automobiles sur l'aire étanche de dépollution.
- Stockage des liquides en fûts étanches ou en cuve.
- Dépollution totale des véhicules avant dépôt.

6.3 LE RISQUE INCENDIE

6.3.1. IDENTIFICATION DES RISQUES

Le risque incendie est lié à la présence simultanée de trois éléments :

- une substance combustible,
- une source de chaleur,
- une substance comburante.

	Remarque	Identification des risques
Substance combustible	<p>Les seules substances inflammables stockées sur site proviennent des carburants des véhicules.</p> <p>Les autres substances et matériaux sont classés combustibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • huiles, • plastiques, • sièges auto.. 	<p>Le retour d'expérience dans cette branche d'activité indique clairement que le risque principal est le risque incendie.</p> <p>Le stockage de liquide inflammable est potentiellement le point d'amorçage d'un incendie accidentel.</p> <p>La zone de dépollution et de démantèlement est également soumise à ce risque.</p>
Source de chaleur	<p>Les sources de chaleur ne pourront apparaître qu'en condition accidentelle.</p>	<p>Dysfonctionnement des véhicules, élévateurs, source introduite par imprudence (fumeurs) ou malveillance, travaux susceptibles de produire des flammes ou étincelles, une étincelle provoquée par l'électricité statique.</p>
Substances comburantes	-	<p>L'oxygène présent dans l'air pouvant être accentué par l'utilisation d'air comprimé.</p>

6.3.2. ÉVALUATION DES CONSÉQUENCES

Le réaménagement de la plate-forme ne modifiera pas le risque potentiel des installations. Les quantités stockées seront à peu près équivalentes et le mode d'organisation plus rationnel de la plate-forme devrait diminuer le risque d'apparition d'un accident.

Les conséquences d'un incendie au niveau de la zone de dépollution, de démantèlement ou encore de stockage des VHUs comprennent :

- un rayonnement thermique diffusé vers les lots voisins,
- une propagation vers les véhicules voisins,
- une propagation par le stock de liquides inflammables (200 litres)

Un départ de feu survenant pendant les heures d'ouverture, quelle que soit sa nature, sera détecté par le personnel présent assisté de la vidéo surveillance. Cette détection déclenchera l'alerte éventuelle des services extérieurs et l'intervention par les moyens

d'urgences internes.

l'incendie sera traité par une attaque rapide à l'aide d'extincteurs disponibles sur le site. Compte tenu de la nature des produits et matériaux concernés, les possibilités et les vitesses de propagation d'un incendie resteront faibles. La réserve de gasoil sera facilement transportable et évacuée hors zone à risque. L'incendie sera de faible ampleur et restera sans conséquence majeure sur la population et l'environnement.

En dehors des heures d'ouverture de l'établissement, le risque d'un départ de feu sera très improbable du fait de l'isolement et de la faible quantité de liquides inflammables (200 litres) et de l'absence de découpe par point chaud. Une intervention rapide des services de secours permet de lutter efficacement contre l'étendue d'un incendie. Une alarme incendie sera implantée dans le nouvel atelier ainsi que dans le local déchets, avec la mise en place de détecteurs de fumée.

La nature incombustible des matériaux de construction des bâtiments et des équipements limitera leur dégradation et protégera les établissements voisins du feu.

Les fumées seront issues du brûlage des hydrocarbures, des détritus (essentiellement plastiques), des accessoires en plastiques (bac de rétention des fûts). Elles présenteront une toxicité en oxyde de carbone, d'azote et composés chlorés et un caractère asphyxiant pour les personnes les plus proches.

La liste des consignes particulières, mentionnant principalement la liste du matériel de lutte contre l'incendie et sa localisation sera affichée à l'entrée du chaque bâtiment et rappelée à l'occasion de formation auprès du personnel.

6.3.3. MESURES PRISES POUR LIMITER LES RISQUES ET MOYENS D'INTERVENTION

Les risques présentés par l'installation en matière d'incendie sont très faibles compte tenu des matériaux et substances manipulés. Par précaution, et afin de diminuer les risques de présence de flammes, les mesures suivantes sont prises :

- Interdiction de fumer et de pénétrer avec une flamme, affichée à tous les postes utilisateurs de produits inflammables et à l'entrée des bâtiments.
- Permis de feu exigé avant tous travaux par points chauds.

COMPORTEMENT AU FEU DES BÂTIMENTS

L'atelier de démontage présentera les caractéristiques de réaction et de résistance au feu suivantes :

- Les murs de l'atelier mécanique sont pare-flamme.
- En ce qui concerne la toiture, ses éléments de support sont réalisés en matériaux MO (incombustible), limitant le risque de propagation d'un incendie.
- Depuis l'atelier, aucune ouverture ne permet de communiquer vers la rue Nobel.

Le local déchets présentera les caractéristiques de réaction et de résistance au feu suivantes :

- Les murs sont coupe-feu de degré 2 heures sur 1,3 mètre de hauteur ; le reste des parois est pare-flamme.
- En ce qui concerne la toiture, ses éléments de support sont réalisés en matériaux MO (incombustible), limitant le risque de propagation d'un incendie.

- Depuis le local, aucune ouverture ne permet de communiquer vers la rue Nobel. Les ouvertures de l'atelier sont uniquement réalisées en façade ouest.

Afin de ne pas aggraver les effets d'un incendie, les installations stockant des matériaux ou des produits inflammables d'une part, et les bâtiments ou locaux fréquentés par le personnel et abritant des bureaux ou les lieux dont la vocation n'est pas directement liée à l'exploitation de l'installation d'autre part, sont séparés par une distance de 8 mètres.

L'atelier de démontage ainsi que le local déchets seront équipés en partie haute d'évacuation naturelle permanente des fumées, gaz de combustion et chaleur dégagée en cas d'incendie, par des ouvrants en partie haute.

L'installation est accessible pour permettre l'intervention des services d'incendie et de secours. Elle est desservie, sur trois faces, par une voie-engin.

MESURES PARTICULIÈRES

Afin de diminuer les risques de déclenchement et de propagation d'un incendie, les mesures suivantes ont été ou seront intégrées à l'installation :

- Mise à la terre des cuves de stockage d'hydrocarbures (cuve à huiles usées et fûts métalliques de carburant).
- Mise à la terre des VHU sur les postes de démontage.
- Renforcement de la signalétique rappelant l'interdiction de fumer sur l'ensemble du site.
- Signalétique « inflammable » sur les contenants d'hydrocarbures.
- Formation du personnel au respect des consignes d'intervention et à l'utilisation des équipements électriques.
- Nettoyage régulier des locaux de manière à éviter les amas de matières dangereuses ou polluantes et de poussières.
- À l'intérieur et autour de l'atelier de démontage et du local déchets, interdiction d'apporter du feu sous une forme quelconque (travaux nécessitant l'emploi d'une flamme ou d'une source chaude ou pouvant en provoquer, par exemple), sauf pour la réalisation de travaux ayant fait l'objet d'un "permis de feu", c'est-à-dire réalisés conformément aux règles d'une consigne particulière, établie et visée par l'exploitant ou par la personne qu'il aura nommément désignée. Cette interdiction est affichée en caractères apparents.

MOYENS DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

L'installation est dotée de moyens de secours contre l'incendie appropriés aux risques et conformes aux normes en vigueur :

- Extincteurs répartis à l'intérieur des locaux, à proximité des dégagements, bien visibles et facilement accessibles. Les agents d'extinction sont appropriés aux risques à combattre et compatibles avec les produits stockés.
- Un RIA installé à l'entrée du site.
- Un téléphone permettant d'alerter les services d'incendie et de secours depuis les bureaux.
- Réserve de produits absorbants dans un bac étanche ainsi que des pelles de projection.
- Évacuation des fumées en point haut.
- L'installation est accessible pour permettre l'intervention des services d'incendie et

de secours sur 3 façades de l'atelier.

Ces matériaux de sécurité seront maintenus en bon état et vérifiés au moins une fois par an. Le personnel sera formé à la mise en œuvre de l'ensemble des moyens de secours contre l'incendie.

Deux hydrants sont implantés rue Nobel, dont un qui couvre l'ensemble du site (situé à moins de 200 mètres). Selon une étude de la Ville de Nouméa de 2014, ce dernier présentait une pression de 5,8 bars pour un débit de 181 m³/h.

Rappelons que l'arrêté métropolitain du 26/11/2012 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées au titre de la rubrique n°2712-1 prévoit que l'installation doit être dotée de moyens de lutte contre l'incendie appropriés aux risques et conformes aux normes en vigueur, notamment d'un ou plusieurs appareils d'incendie (prises d'eau, poteaux par exemple) permettant de fournir un débit minimal de 60 m³/h pendant une durée d'au moins deux heures.

Le projet de réaménagement de la plate-forme ne nécessitera donc pas de réserve d'eau incendie.



NOMBRE, RÉPARTITION ET EMPLACEMENT DES EXTINGUEURS

Pour déterminer le nombre d'extincteurs nécessaires sur le site, il a été utilisé les prescriptions du règlement APSAD.

Unité de base	Extincteurs
Atelier de démontage mécanique	4 extincteurs 6 kg poudre ABC 1 extincteur 2 kg CO ₂ (tableau électrique)
Local de stockage des déchets liquides	1 extincteur 49 kg poudre ABC sur roulettes 1 extincteur 9 kg poudre ABC
Aire d'accueil et de démontage des VHU	1 extincteur 9 kg poudre ABC
Dépôt de VHU en attente de démontage complet	1 extincteur 9 kg poudre ABC
Espace pièces détachées	3 extincteurs 9 kg poudre ABC

Les extincteurs sont placés sur les piliers ou sur les murs, en des endroits bien dégagés, de préférence à l'entrée de l'atelier et des locaux ou près des machines où des incendies peuvent se déclarer. Leurs supports seront fixés solidement.

Les extincteurs sont répartis de manière uniforme. On ne pourra pas faire plus d'une quinzaine de mètres pour trouver un extincteur. Ils seront **accessibles et visibles**.

L'emplacement des extincteurs est signalé par une inscription visible de loin, par exemple "EXTINCTEUR", en lettres rouges. Il sera souvent utile de préciser par une indication également évidente, près de l'extincteur, l'agent qu'il contient ou le type de feu sur lequel il est utilisable.

6.4 LE RISQUE EXPLOSION

6.4.1. IDENTIFICATION DES RISQUES

Au regard des substances et matériaux manipulés, le risque explosion proviendra essentiellement de la manipulation et de la destruction des composés pyrotechniques des véhicules.

Les principaux risques sont ceux liés aux principes de fonctionnement des systèmes, à savoir :

- la libération d'énergie mécanique en un temps très réduit, ce qui peut causer des blessures en cas de proximité immédiate de personne ;
- la mise en action qui consiste à provoquer la réaction pyrotechnique par un courant électrique, ce qui, de fait, rend le système « sensible » à des courants de ce type ;
- la combustion de composants pour produire tout ou partie du gaz, selon le principe technologique retenu, ce qui peut occasionner des brûlures en cas de contact direct avec le corps du générateur de gaz après fonctionnement.

Maîtriser les risques implique de maîtriser les facteurs qui, sur l'ensemble du cycle de vie du produit, peuvent être à l'origine d'un fonctionnement intempestif. Ces risques sont liés à :

- une mise sous tension intempestive,
- des chocs sur les dispositifs de commande,
- l'électricité statique,
- la chaleur et les flammes,
- la manutention (chocs et chutes),
- le stockage,
- la destruction.

6.4.2. LES DISPOSITIFS PYROTECHNIQUES AUTOMOBILES

Les principaux dispositifs pyrotechniques présents dans les véhicules sont les générateurs de gaz des airbags et les prétensionneurs² de ceintures. Ces dispositifs sont des systèmes de sécurité passive, destinés à réduire les conséquences des accidents pour le conducteur, les passagers, voire, pour certains airbags, des piétons.

LES AIRBAGS

Un airbag est constitué d'un générateur de gaz – le dispositif pyrotechnique – permettant de gonfler un coussin de sécurité destiné à protéger la personne d'un choc contre la structure du véhicule.

Le déclenchement des airbags se fait en cas de forte décélération du véhicule. Le déploiement des airbags doit être réalisé en quelques dizaines de millisecondes pour

2 Le terme « prétectionneur » est un anglicisme dérivé du terme anglais « pretensioner », le terme français consacré étant « préteendeur ». Il a cependant été choisi d'utiliser « prétectionneur » dans la mesure où il apparaît être le terme le plus couramment utilisé par l'industrie automobile.

assurer la sécurité des personnes. Le dispositif de mise à feu peut être mécanique ou électronique, mais la plupart des véhicules modernes sont équipés de systèmes de mise à feu électroniques.

LES PRÉTENSIONNEURS / PRÉTENDEURS

Les prétensionneurs de ceintures sont des systèmes permettant la rétraction de la boucle de ceinture lors d'un accident. L'enroulement de la boucle est compris entre 80 et 150 mm selon les constructeurs.

Ces dispositifs visent à retenir les occupants sur leur siège, en tenant compte du fait que ceux-ci, pour des raisons de confort de conduite, serrent rarement leur ceinture de sécurité au maximum. Ils permettent de réduire le mouvement du corps des occupants d'un véhicule et d'empêcher le choc de celui-ci sur les tanières des ceintures de sécurité.

Comme pour les airbags, le déclenchement des prétensionneurs fait suite à une forte décélération du véhicule. Les dispositifs de mise à feu peuvent être mécaniques ou électroniques. L'enroulement de la ceinture doit être réalisé en quelques millisecondes pour permettre de retenir convenablement les occupants des véhicules.

Les prétensionneurs peuvent être situés sur la boucle, le rétracteur ou l'ancre de la ceinture de sécurité.

6.4.3. PRATIQUES DE DÉPOLLUTION

Les véhicules actuellement réceptionnés par Autoplatt comportent relativement peu d'airbags et prétensionneurs non déclenchés, car ce sont des véhicules d'un âge en moyenne supérieur à 10 ans, et pour les plus récents, accidentés. Néanmoins, l'augmentation des taux d'équipements et du nombre de dispositifs pyrotechniques par véhicule suggère que cette problématique du traitement est amenée à s'amplifier.

Le comportement à adopter dépend de l'état des dispositifs pyrotechniques à leur arrivée sur le site :

DISPOSITIFS DÉCLENCHÉS

S'ils ont été déclenchés, la question de la dépollution ne se pose pas et les airbags et prétensionneurs seront laissés dans l'habitacle du véhicule. Un dispositif pyrotechnique déclenché est considéré comme « neutralisé » du point de vue de la réglementation sur les VHUs (*en France métropolitaine*). Environ 80 % des VHUs qui pénètrent sur la plate forme possède des dispositifs déclenchés.

DISPOSITIFS NON DÉCLENCHÉS

Les modalités de gestion des dispositifs non déclenchés dépendent du modèle du véhicule et du potentiel commercial des dispositifs :

En première approche, si les dispositifs sont intacts, la revente des coussins gonflables de sécurité est privilégiée, en fonction du marché spécifique de l'airbag du modèle de véhicule³. La société AUTOPLAT ne revend les dispositifs qu'à des professionnels de l'automobile. Une fois déconnecté de toute source d'alimentation (batterie), et après avoir attendu un délai de sécurité de 20 minutes, il n'excite aucun risque de déclenchement intempestif de ces dispositifs.

3 L'Automotive Recyclers Association (ARA) a publié en 1999 les résultats de tests d'efficacité d'airbags non déployés réinstallés sur des véhicules. Selon cette étude, les airbags de seconde monte présenteraient des comportements similaires aux airbags de première monte, en termes de vitesse et de qualité de déploiement. La seule différence notable proviendrait d'un airbag ayant été immergé.

Les dispositifs non revendus seront déclenchés.

Il est retenu que les airbags non extraits pour revente soient déclenchés dans les véhicules avant d'être démontés ou introduits dans la presse. Cette recommandation est aussi celle des constructeurs automobiles et des équipementiers. Cette intervention sera réalisée sur l'aire de dépollution des véhicules.

Pour faciliter le déclenchement des dispositifs pyrotechniques, l'ensemble des constructeurs automobiles et des équipementiers continuent à travailler à la définition de standards de signalisation et de connectique pour permettre le déclenchement des airbags et des prétensionneurs à partir d'un point d'accès centralisé. Les nouveaux modèles de véhicule permettent pour la plupart de déclencher tous les organes pyrotechniques de manière centralisée. AUTOPLAT est équipé d'un boîtier de déclenchement qui s'adapte à la plupart des véhicules/

Précautions à prendre lors de l'intervention :

- mettre le contact et vérifier le fonctionnement du voyant d'airbag (il s'allume puis s'éteint) ;
- retirer la clef de contact ;
- débrancher la borne négative de la batterie ;
- aucun contrôle ne doit être réalisé avec un multimètre ;
- procédé au démontage des organes pyrotechniques.
- avant toute action attendre un minimum de 2 minutes pour les prétensionneurs et 10 minutes pour les airbags (cela permet la décharge des condenseurs qui stockent l'énergie), l'INRS préconise une attente de 20 minutes ;

LES QUANTITÉS STOCKÉES SUR SITE

Les quantités stockées sur site sont très dépendantes des types d'équipement pyrotechniques réceptionnés, de leurs états.

Une estimation a été réalisée tenant compte des types de véhicules réceptionnés et de l'état de déclenchement des dispositifs. On estime que sur les 200 VHU qui seront stockés au maximum sur site, 80% ont leur dispositif pyrotechnique qui a été déclenché. La masse moyenne d'éléments pyrotechnique est d'environ 200 g par véhicules.

Ainsi, AUTOPLAT sera amené à stocker un maximum de 8 kg de produit explosif sur site.

Les éléments pouvant être commercialisés seront démontés puis stockés dans le magasin de façon à limiter les risques de déclenchement intempestif.

6.4.4. CADRE RÉGLEMENTAIRE DU TRANSPORT DE L'ÉQUIPEMENT**CLASSIFICATION ONU – CLASSE DE DANGEROSITÉ**

À la sortie des usines de montage des airbags et des prétensionneurs de ceinture, les équipements sont enregistrés sous la classe de transport ONU 3268, classe de risque 9, code de classification M5, classe d'emballage III. Cette classification tient compte du format des emballages de transport et de l'existence de dispositifs permettant de limiter les risques de déclenchement lors du transport.

La classe de risque 9 correspond aux matières et objets dangereux divers.

En revanche, un générateur de gaz extrait par un opérateur d'un airbag ou d'un prétensionneur est enregistré sous la classe ONU 0503, classe de risque 1, code de classification 1.4G.

Au sein de la classe de risque 1 (produit explosif), la classe 1.4 regroupe les « *matières et objets ne présentant qu'un danger mineur en cas de mise à feu ou d'amorçage durant le transport. Les effets sont essentiellement limités au colis et ne donnent pas lieu normalement à la projection de fragments de taille notable ou à une distance notable. Un incendie extérieur ne doit pas entraîner l'explosion pratiquement instantanée de la quasi-totalité du contenu du colis*

 ».

Le « G » regroupe les « *matières pyrotechniques ou objets contenant une matière pyrotechnique ou objet contenant à la fois une matière explosive et une composition éclairante, incendiaire, lacrymogène ou fumigène (autre qu'un objet hydroactif ou contenant du phosphore blanc, des phosphures, une matière pyrophorique, un liquide ou un gel inflammable ou des liquides hypergoliques)*

 ».

CLASSIFICATION « DÉCHETS » ET CONTRAINTES DE TRANSPORT

Les équipements pyrotechniques de sécurité extraits des véhicules pour élimination, donc considérés comme déchets, sont classés dans la nomenclature déchets, sous la rubrique « 16 01 10* – Composants explosifs (des véhicules hors d'usage) ». Ils sont considérés comme des déchets dangereux. À ce titre, ils sont aussi soumis au Bordereau de Suivi des Déchets.

STOCKAGE ET DÉPOLLUTION DE L'ÉQUIPEMENT

Si les générateurs de gaz pyrotechniques ne sont pas extraits des airbags ou des prétensionneurs, les sites de démolition et de broyage ne devraient pas être soumis à la réglementation portant sur le stockage des produits explosifs. À titre d'exemple, les garages et les concessionnaires assurant l'installation ne sont pas couverts par cette réglementation.

6.5 LE RISQUE FOUDRE

L'arrêté autorisant la société AUTOPLAT à exploiter le centre de déconstruction et de dépollution prévoyait dans son article 7.5 que l'exploitant devait réaliser une analyse du risque foudre, conformément à la norme NF EN 62305-2, dans un délai d'un an à compter de la date de publication de l'arrêté. Cette date ayant été largement dépassé, le présent porter à connaissance intégrale alors une analyse du risque foudre.

Notons que ce type d'installation n'est pas concerné par l'article 2 de l'arrêté métropolitain du 19 juillet 2011 qui prévoit la réalisation d'étude foudre pour les installations à risque.

6.5.1. MÉTHODOLOGIE

L'Analyse du Risque Foudre (ARF) est réalisée à partir de la méthode proposée dans la norme NF EN 62305-2 (guide UTE C 17-100-2) ainsi que la fiche d'interprétation UTE C 17-100-2 F2 d'Avril 2011. Cette méthode prend en compte les données issues de l'étude des dangers et les mesures déjà prises pour réduire les effets de la foudre sur les installations.

La norme NF EN 62305-2 « Protection contre la foudre – Partie 2 : Évaluation du risque » distingue trois types essentiels de dommages pouvant apparaître à la suite d'un coup de foudre :

- D1: blessures d'êtres vivants dues aux tensions de contact et aux tensions de pas ;
- D2: dommages physiques (incendies, explosions, destructions mécaniques, émanations - chimiques) dus au courant de foudre, y compris les étincelles dangereuses ;
- D3: défaillances des réseaux internes dues à l'impulsion électromagnétique de foudre.

Chaque type de dommage peut entraîner des pertes différentes dans la structure à protéger. Les types de perte dépendent des caractéristiques de la structure et de son contenu. 4 types de pertes sont pris en considération :

	Type de pertes		Risques tolérables (Rt)
R1	Perte de vie humaine	<	0,00001
R2	Perte de service public	<	0,001
R3	Perte d'héritage culturel	<	0,001
R4	Perte de valeurs économiques	<	0,001

L'Analyse du Risque Foudre identifie :

- les installations qui nécessitent une protection ainsi que le niveau de protection associé ;
- les liaisons entrantes ou sortantes des structures (réseaux d'énergie, réseaux de communications, canalisations) qui nécessitent une protection ;
- la liste des équipements ou des fonctions à protéger ;

- le besoin de prévention visant à limiter la durée des situations dangereuses et l'efficacité du système de détection d'orage éventuel.

L'Analyse du Risque Foudre n'indique pas de solution technique (type de protection directe ou indirecte). La définition de la protection à mettre en place (paratonnerre, cage maillée, nombre et type de parafoudres) et les vérifications du système de protection existant sont du ressort de l'étude technique.

L'Analyse du Risque Foudre ne permet pas au responsable de l'installation de faire installer un système de protection contre la foudre, car les mesures de prévention et les dispositifs de protection ne sont pas encore définis lors de cette étape.

Dans le cadre réglementaire de l'arrêté, seul le risque **R1** (perte de vie humaine) au sens de la norme NF EN 62305-2 est étudié.

En effet :

- Le risque R2 est lié à la perte inacceptable de service public ; or aucun service public n'est touché par la dégradation éventuelle des installations concernées,
- Le risque R3 est lié à la perte d'éléments irremplaçables du patrimoine culturel ; il est habituellement évalué dans le cas de musées, d'églises ou de monuments historiques ; son intérêt n'est pas à retenir ici,
- Le risque R4 est lié à la perte économique ; il n'est pas pris en compte dans le cadre de cette analyse.

6.5.2. DESCRIPTION DU SITE

DONNÉES GÉNÉRALES

La densité d'arc retenu est de 8,5. C'est une valeur moyenne utilisée en Nouvelle-Calédonie provenant de l'aéroport de Nouméa, en attendant que les installations de mesure de météo nc soient représentatives.

Soit **D_a = 0,85** (coups de foudre / km² / an)

Résistivité du sol = 500 Ωm

La nature du sol par sa résistivité influe sur le niveau de perturbation conduite sur les lignes externes entrantes ou sortantes dans les zones dangereuses ou les liaisons entre équipements. Cette valeur est utilisée dans le calcul de l'ARF. La valeur au-delà de laquelle il n'y a guère d'influence est de 500 Ωm.

DESCRIPTION DES BÂTIMENTS

Les installations sont composées d'un dock principal (36,5 m x 16 m) distribué sur deux niveaux (hauteur 7 m) et de bâtiments annexes (habitation gardien, atelier de démontage).

Les caractéristiques de ces bâtiments sont présentées au paragraphe 4.2.1.

SERVICES

Le raccordement électrique du bâtiment est souterrain depuis une niche technique située en limite de propriété. L'alimentation de l'établissement est assurée à partir du réseau BT du distributeur d'énergie (tension = 230/400 V).

6.5.3. CALCULS PROBABILISTES DU RISQUE FOUDRE**IMPACT SUR LA STRUCTURE**

Les impacts sur la structure peuvent provoquer :

- **R_a = blessures d'êtres vivants**

$$R_a = N_d \times P_a \times L_a$$
- **R_b = dommages physiques**

$$R_b = N_d \times P_b \times L_b$$
- **R_c = défaillance des réseaux internes (non pris en compte)**

Symbole	Dénomination	Valeur	Commentaires
Ad	Surface équivalente d'exposition	$4,17 \cdot 10^{-3} \text{ km}^2$	
NG	Densité de foudroiement	0,85	coup de foudre / $\text{km}^2 \cdot \text{an}$
Cd	Facteur d'emplacement	0,5	Structure entourée par des objets de la même hauteur ou plus petits
Nd	Nombre d'événements dangereux pour une structure	$1,77 \cdot 10^{-3}$	
Pta	Probabilité pour qu'un impact sur la structure entraîne des chocs sur des êtres vivants dus à des tensions dangereuses de contact et de pas	0,1	Plaque d'avertissement
Pb	Probabilité PB pour qu'un impact sur une structure entraîne des dommages physiques	1	Structure non protégée par SPF
Pa	Probabilité PA pour qu'un impact sur la structure entraîne des blessures d'êtres vivants par choc électrique	0,1	
rt	facteur de réduction des pertes en vies humaines en fonction du type de sol	0,01	béton
Lt	pourcentage moyen type de victimes blessées par choc électrique (D1) du fait d'un événement dangereux	0,02	Structure industrielle et commerciale
nz	nombre de personnes dans la zone	10	

Symbol	Dénomination	Valeur	Commentaires
nt	nombre total de personnes dans la structure	15	
tz	durée annuelle en heures de présence des personnes dans la zone	1920	h/an
La	Perte de vie humaine	$2,92 \cdot 10^{-5}$	
Ra	composantes associées aux blessures d'êtres vivants par choc électrique	$5,18 \cdot 10^{-9}$	

Symbol	Dénomination	Valeur	Commentaires
rp	Facteur de réduction en fonction des dispositions prises pour réduire la conséquence du feu	0,5	Présence d'extincteurs et RIA
rt	facteur de réduction des pertes en vies humaines en fonction du type de sol	10^{-2}	Sol en béton
hz	facteur d'augmentation des pertes dues aux dommages physiques en présence d'un danger spécifique	1	Pas de danger particulier
Lf	pourcentage moyen type de victimes par dommage physique du fait d'un événement dangereux	$5 \cdot 10^{-3}$	Structure industrielle (structure comprenant de nombreux éléments métalliques comme des tuyaux ou des éléments structurels, permettant au courant de foudre de se disperser sans causer de dommages importants)
nz	nombre de personnes dans la zone	10	
nt	nombre total de personnes dans la structure	15	
Lb	Pertes dues à des dommages physiques	$3,65 \cdot 10^{-4}$	
Rb	composantes associées aux dommages physiques	$6,48 \cdot 10^{-7}$	

IMPACT SUR UN SERVICE CONNECTÉ À LA STRUCTURE

Pour l'évaluation des composantes de risque associées aux impacts de foudre sur un service entrant, les relations suivantes s'appliquent :

- **composantes associées aux blessures d'êtres vivants par choc électrique**

$$Ru = (N_L + N_DJ) \times Pu \times Lu$$
- **composantes associées aux dommages physiques**

$$Rv = (Nl + Ndj) \times Pv \times Lv$$

Symbol	Dénomination	Valeur	Commentaires
Ll	Longueur de section de service	30 m	
Al	Surface équivalente d'exposition	0,12 km ²	
Ci	Facteur d'installation	0,5	enterré
Ce	Facteur d'environnement	0,1	urbain
Ct	Facteur de type de service	1	Service de puissance BT, de communication ou de transmission de données
Nl	nombre de surtensions d'amplitude non inférieure à 1 kV (1/an) sur la section de service	5,10.10 ⁻³	
Ndj	Nombre d'événements dangereux pour une structure adjacente	1,02.10 ⁻³	
Ptu	Valeurs de la probabilité PTU pour qu'un coup de foudre sur un service entrant entraînera des chocs aux êtres vivants du fait de tensions de contact dangereuses	0,1	Notice d'avertissement
Peb	Valeur de la probabilité PEB en fonction du NPF pour lequel les parafoudres sont conçus	1	Pas de parafoudre
Pld	Valeur de la probabilité PLD en fonction de la résistance RS du blindage du câble et de la tension de tenue aux chocs Uw du matériel	1	Valeur par défaut
Cld	facteur associé aux conditions de blindage, de mise à la terre et d'isolation	1	Non définie
Pu	Probabilité PU pour qu'un impact sur un service entraîne des blessures d'êtres vivants par choc électrique	0,1	
Lu	Pertes dues à des blessures d'êtres vivants par choc électrique	2,92.10 ⁻⁵	Lu = La
Ru	Composantes associées aux blessures d'êtres vivants par choc électrique	1,79.10⁻⁸	
Pv	Probabilité pour qu'un impact sur un service entraîne des dommages physiques	1	
Rv	Composantes associées aux dommages physiques	2,23.10⁻⁶	

ESTIMATION DU RISQUE

$$R1 = Ra + Rb + Ru + Rv$$

$$R1 = 2,9 \cdot 10^{-6}$$

La condition qui veut que le risque foudre ($R1$) soit inférieur au risque acceptable (Rt) est respectée.

Il n'est pas nécessaire de mettre en place des moyens de protection contre la foudre.

ANNEXES

Annexe 1 : Ridet

Annexe 2 : K-Bis

Annexe 3 : Plan parcellaire

Annexe 4 : Note de calcul du séparateur à hydrocarbures

Annexe 5 : Plans et vue en coupe du séparateur à hydrocarbures

Annexe 6 : FDS Nettoyant

ANNEXE 1

Ridet

SITUATION AU RIDET

Le 8 mars 2018

AUTOPLAT

35 rue Nobel
98800 Nouméa

Situation de l'entreprise

Numéro RID **0 346 775**
Désignation **AUTOPLAT**

Sigle, Nom commercial **AUTOPLAT**

Forme juridique **SARL**

Situation de l'établissement

Numéro RIDET **0 346 775.002**
Enseigne **AUTOPLAT**

Adresse *35 rue Nobel
Zone industrielle de Ducos
Nouméa*

Activité principale exercée (APE) Compactage de ferrailles et de véhicules usagés, récupération de matières métalliques recyclables

Code APE* **38.31Z Démantèlement d'épaves**

Activités secondaires éventuelles

*Code APE = Classification statistique dans la nomenclature d'activité de Nouvelle-Calédonie (NAF rev.2).

Important :

L'attribution par l'ISEE, à des fins statistiques, d'un code caractérisant l'activité principale exercée (APE) en référence à la nomenclature d'activité ne saurait suffire à créer des droits ou des obligations en faveur ou à charge des unités concernées (délibération n° 9/CP du 6 mai 2010 portant approbation des nomenclatures d'activités et de produits de Nouvelle Calédonie).

Le numéro RIDET doit figurer obligatoirement sur tous vos papiers commerciaux.

En cas de désaccord avec l'un quelconque des renseignements portés sur cet avis, veuillez prendre contact avec le centre de formalités des entreprises compétent.

ANNEXE 2

K-bis

Direction des Affaires Economiques
Gouvernement de Nouvelle Calédonie
34 bis, rue du Général Galliéni
BP M2 - 98849 Nouméa CEDEX

N° de gestion 1993B06019

Extrait Kbis

EXTRAIT D'IMMATRICULATION PRINCIPALE AU REGISTRE DU COMMERCE ET DES SOCIETES
à jour au 25 avril 2018

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE MORALE

<i>Immatriculation au RCS, numéro</i>	000 346 775 R.C.S. Nouméa
<i>Date d'immatriculation</i>	26/01/1993
<i>Dénomination ou raison sociale</i>	AUTOPLAT
<i>Forme juridique</i>	Société à responsabilité limitée
<i>Capital social</i>	2 765 000,00 Franc CFP
<i>Adresse du siège</i>	35 rue Nobel Ducos 98800 Nouméa
<i>Durée de la personne morale</i>	Jusqu'au 25/01/2092
<i>Date de clôture de l'exercice social</i>	31 décembre

GESTION, DIRECTION, ADMINISTRATION, CONTROLE, ASSOCIES OU MEMBRES

Gérant

<i>Nom, prénoms</i>	LEROUX Clément Marie Maurice
<i>Date et lieu de naissance</i>	Le 27/11/1974 à NOUMEA
<i>Nationalité</i>	FRANCAISE
<i>Domicile personnel</i>	17 impasse Minniti Ouémo 98800 Nouméa

Gérant

<i>Nom, prénoms</i>	DUMESNIL Dominique Georges Serge
<i>Date et lieu de naissance</i>	Le 07/02/1963 à NOTRE DAME DE BONDEVILLE (76)
<i>Nationalité</i>	FRANCAISE
<i>Domicile personnel</i>	98800 Nouméa

Gérant

<i>Nom, prénoms</i>	HERVOUET ÉPOUSE LEROUX Katia, Maëva
<i>Date et lieu de naissance</i>	Le 02/06/1973 à NOUMEA (988)
<i>Nationalité</i>	FRANCAISE
<i>Domicile personnel</i>	17 impasse Minniti Ouémo 98800 Nouméa

RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'ACTIVITE ET A L'ETABLISSEMENT PRINCIPAL

<i>Adresse de l'établissement</i>	35 rue Nobel (BP 7264 - 98801 NOUMEA CEDEX) 98800 Nouméa
<i>Enseigne</i>	AUTOPLAT
<i>Activité(s) exercée(s)</i>	Compactage de ferrailles et de véhicules usagés - récupération de matières métalliques recyclables
<i>Date de commencement d'activité</i>	24/06/2014
<i>Origine du fonds ou de l'activité</i>	Création
<i>Mode d'exploitation</i>	Exploitation directe

Direction des Affaires Économiques
Gouvernement de Nouvelle Calédonie
34 bis, rue du Général Galliéni
BP M2 - 98849 Nouméa CEDEX

N° de gestion 1993B06019

OBSERVATIONS ET RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

- Mention

La société n'est ni en sauvegarde ni en redressement ni en liquidation judiciaire

Le Greffier



ANNEXE 3

Plan parcellaire

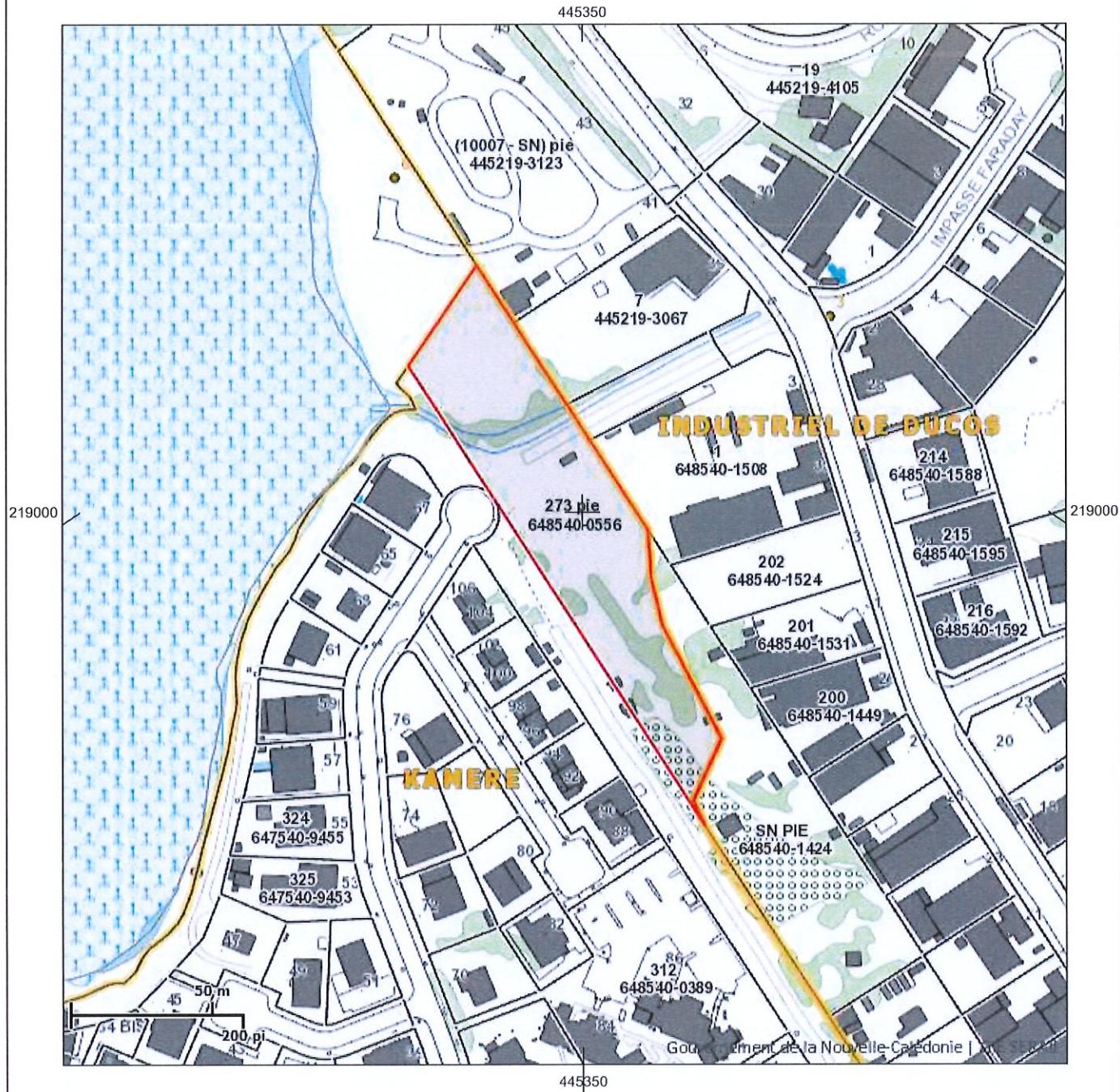
ENVIE



GOUVERNEMENT
NOUVELLE-CALEDONIE
DIRECTION
DES INFRASTRUCTURES
DE LA TOPOGRAPHIE ET DES
TRANSPORTS TERRESTRES

Service Topographique/Bureau du Cadastre

Extrait de Plan Cadastral



Commune : NOUMEA
Section : KAMERE
Lotissement :
Numéro de Lot : 273 pie
Numéro d'Inventaire Cadastral : 648540-0556
Surface : 0 ha 63 a 0 ca

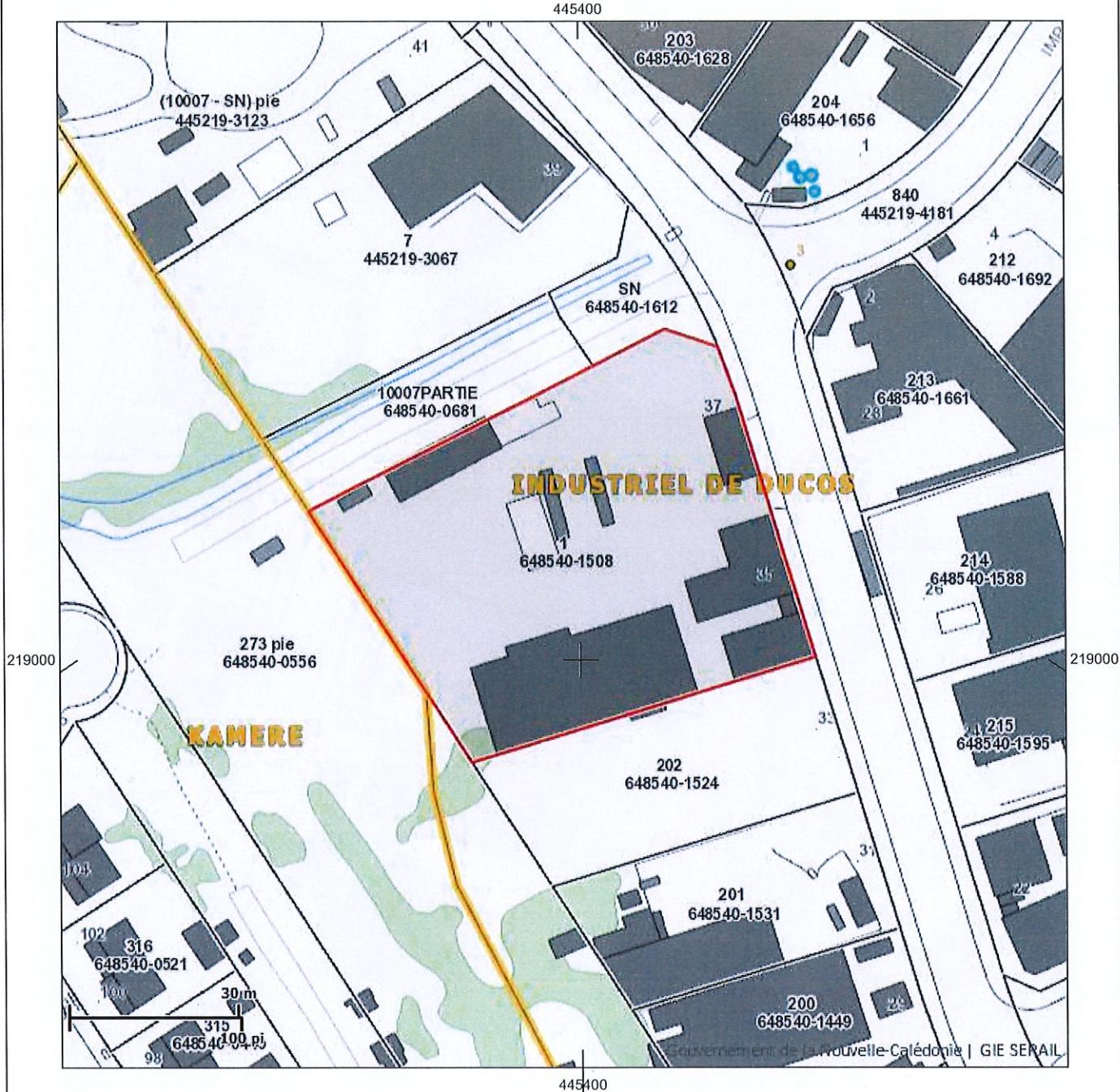
Echelle : 1 / 2000
Date d'édition : 18/02/2019



GOUVERNEMENT
NOUVELLE-CALEDONIE
DIRECTION
DES INFRASTRUCTURES
DE LA TOPOGRAPHIE ET DES
TRANSPORTS TERRESTRES
Service Topographique/Bureau du Cadastre

Extrait de Plan Cadastral

N



Commune : NOUMEA
Section : INDUSTRIEL DE DUCOS
Lotissement : LOTISSEMENT LECONTE
Numéro de Lot : 1
Numéro d'Inventaire Cadastral : 648540-1508
Surface : 0 ha 41 a 16 ca

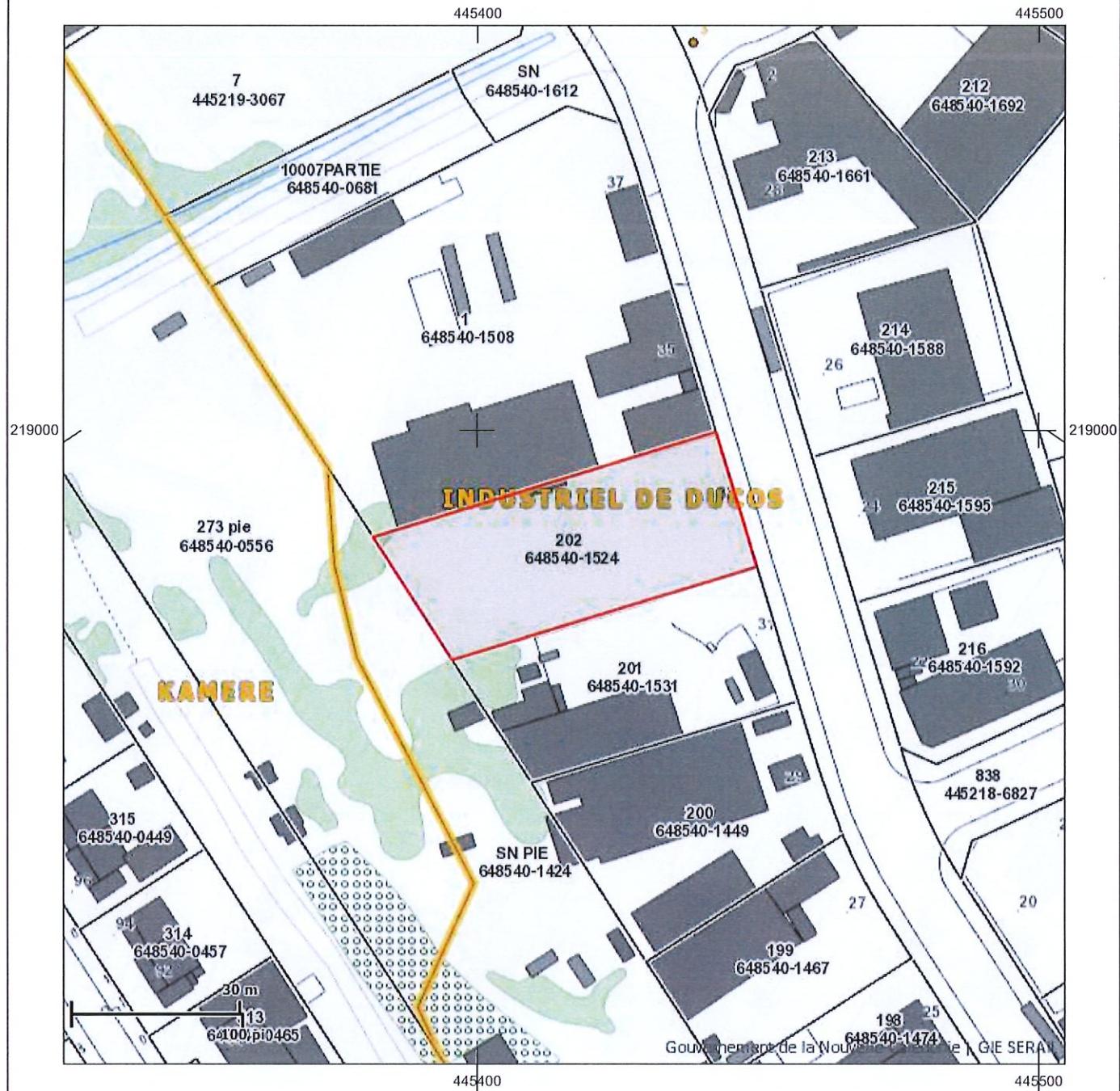
Echelle : 1 / 1000
Date d'édition : 18/02/2019



GOUVERNEMENT
NOUVELLE-CALEDONIE
DIRECTION
DES INFRASTRUCTURES
DE LA TOPOGRAPHIE ET DES
TRANSPORTS TERRESTRES

Service Topographique/Bureau du Cadastre

Extrait de Plan Cadastral



Commune	: NOUMEA
Section	: INDUSTRIEL DE DUCOS
Lotissement	: LOTISSEMENT INDUSTRIEL (TERRITORIAL)
Numéro de Lot	: 202
Numéro d'Inventaire Cadastral	: 648540-1524
Surface	: 0 ha 15 a 8 ca

Echelle : 1 / 1000
Date d'édition : 18/02/2019

Ces informations sont issues d'un traitement automatique de la base de données du SIG CADASTRE et sont délivrées sous toutes réserves.

ANNEXE 4

Note de calcul du séparateur à hydrocarbures

DIMENSIONNEMENT DES SEPARATEURS A HYDROCARBURES

Cette note de calcul provient :

- de la norme NF EN 858-1 COMPIL sur les « installations de séparation de liquides légers (par exemples hydrocarbures) - partie 1 : principes pour la conception, les performances et les essais, le marquage et la maîtrise de la qualité » ;
- de la norme NF EN 858-2 sur les installations de séparation de liquides légers (par exemples hydrocarbures) - partie 2 : choix des tailles nominales, installation, service et entretien » ;

Types de déversement d'effluents

- Lavage de véhicules
- Distribution couverte de carburants
- a** Atelier mécanique
- b** Parking découvert
- Distribution découverte de carburants

a : Traitement des eaux usées issues de la production et contaminées par des hydrocarbures

b : Traitement des eaux de pluie contaminés par des hydrocarbures provenant de zones imperméables

Classe de séparateur

Eau de pluie d'une station essence	<input type="checkbox"/>
Eau de pluie des parkings découverts de voitures	<input checked="" type="checkbox"/>
Nettoyage du sol des ateliers avec agents nettoyants	<input type="checkbox"/>
Nettoyage du sol des ateliers sans agents nettoyants	<input checked="" type="checkbox"/>
Lavage manuel de véhicules	<input type="checkbox"/>
Lavage de véhicules dans une installation de lavage	<input type="checkbox"/>
Lavage de véhicules par nettoyage haute pression	<input type="checkbox"/>
Lavage de surfaces des véhicules sans contamination par les hydrocarbures	<input type="checkbox"/>
Lavage de véhicules (dégravolement et moteurs)	<input checked="" type="checkbox"/>
Lavage de véhicules par self-service à haute pression	<input type="checkbox"/>
Déversoir d'orage	<input type="checkbox"/>

S : débourbeur

I : séparateur de classe 1

II : séparateur de classe 2

P : colonne d'échantillonnage

Taille nominale du séparateur

facteur relatif à l'entraîne selon la nature du déversement (fx) **2**

facteur relatif à la masse volumique des hydrocarbures concernés (fd)

Essence et gazole	<input type="checkbox"/>
Huile lubrifiante (moteur)	<input checked="" type="checkbox"/>
Essence de Térébenthine	<input type="checkbox"/>
Huile de paraffine	<input type="checkbox"/>

1,5

débit maximum des eaux usées de production en entrée du séparateur (QS)

Diamètre nominal (en mm)	DN 20
Nombre de robinets	0
Qs	0 l/s

Débit maximum des eaux de pluie en entrée du séparateur (QR)

Surface de collecte	865 m ²
Coefficient de ruissellement	0,9
Intensité pluviométrique	0,015 l/s.m²
QR	12 l/s

54 mm/h

TAILLE NOMINALE DU SEPARATEUR CALCULEE **18 L/s**

TAILLE NOMINALE DU SEPARATEUR RETENUE **20 L/s**

L'intensité pluviométrique d'un évènement pluvieux d'une durée d pour une période de retour T est donnée par la loi :

$$I(d, T) = a \cdot d^{-b}$$

Avec I : Intensité pluviométrique en mm/h

d : durée de l'épisode en minutes

d 30 min
a 238,9
b 0,439

I 54 mm/h
0,014909306 L/s.m²

T	6min < d < 1h		1h < d < 24h	
	a	b	a	b
2 ans	238,9	0,439	421,9	0,586
5 ans	290,3	0,427	489,4	0,561
10 ans	329,4	0,42	544,2	0,549
20 ans	368,5	0,416	600,7	0,54
50 ans	420,4	0,411	676,7	0,532
100 ans	459,6	0,408	734,9	0,527

ANNEXE 5

Plan et vue en coupe du séparateur à hydrocarbures

DÉFINITION TECHNIQUE

Un séparateur d'hydrocarbures est destiné à séparer et stocker les hydrocarbures libres contenus dans les eaux de ruissellement. La partie débourbeur de l'appareil permet de piéger les matières en suspension (sables, graviers...).

Ces séparateurs d'hydrocarbures sans by-pass munis d'un débourbeur conviennent parfaitement pour traiter les eaux provenant de parkings couverts, stations services, garages. Pour les aires de lavage prévoir un débourbeur V200 complémentaire afin d'obtenir un volume de V300.

Rappel:

L'alarme de niveau des hydrocarbures est obligatoire en équipement complémentaire sauf dispenses des autorités locales.



FONCTIONNEMENT

Le fonctionnement du séparateur d'hydrocarbures est basé sur la séparation par différence de densité des polluants non solubles contenus dans les eaux de ruissellement.

Le compartiment débourbeur permet de décanter et piéger les matières en suspension > à 200 µm.

Le système de coalescence grâce à sa grande surface spécifique permet de concentrer les hydrocarbures libres en favorisant leur collision. Les hydrocarbures remontent ensuite à la surface.

Le système d'obturation évite tout risque de relargage des hydrocarbures.

AVANTAGES

- CONCEPTION BREVETÉE CONFORME AUX NORMES : EN 858-1 ET EN 858-2
- CUVE GARANTIE 20 ANS CONTRE LA CORROSION
- TENUE EN MILIEU SALIN
- TENUE EN NAPPE JUSQU'AU FIL D'EAU DE SORTIE
- POIDS FAIBLE
- MANUTENTION FACILE
- COALESCENCE AMOVIBLE ET FACILITANT L'ENTRETIEN
- RACCORDEMENT AISÉ
- APPAREILS TENUS EN STOCK

ENTRETIEN

Veiller périodiquement à ce que la ventilation ne soit pas obstruée.

La fréquence de vidange doit être adaptée aux volumes de boues et d'hydrocarbures interceptés.

Il est recommandé de vidanger l'appareil lorsque les boues atteignent 50% du volume utile du débourbeur ou que les hydrocarbures occupent 80% de la capacité de rétention du séparateur (cf. NF P16-442).

Profiter de des vidanges pour nettoyer la coalescence ainsi que le système d'obturation.

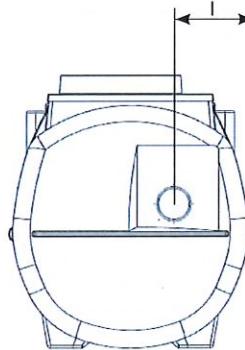
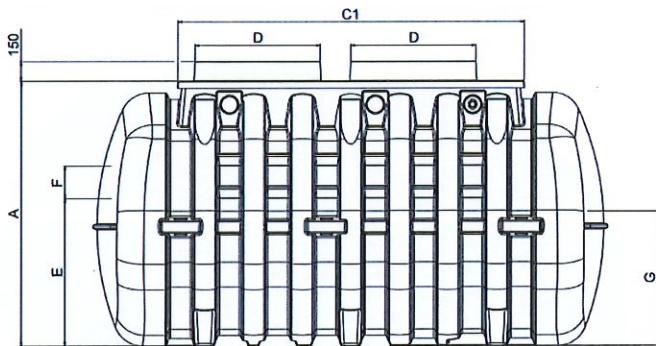
Après chaque vidange, l'appareil doit être remis en eau. Il faut également vérifier que l'obturateur flotte.

Consignes générales d'entretien E101 disponibles sur notre site internet.

MANUTENTION - INSTALLATION

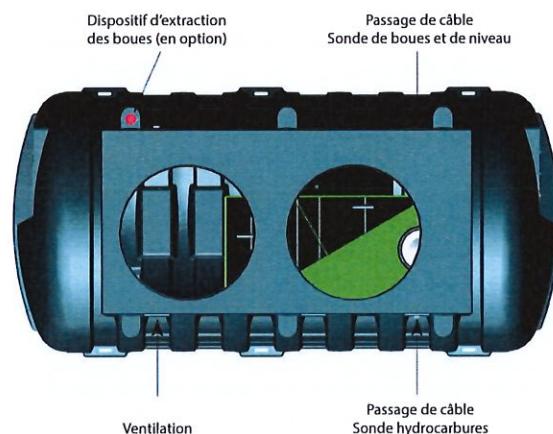
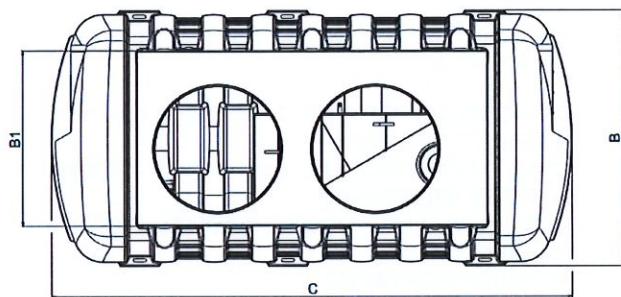
Se référer à la notice de pose PHPE avant manutention et pose du séparateur.

- Hauteur maxi de la nappe = fil d'eau de sortie.
- Dalle de protection en béton obligatoire.



Entrée

Sortie



Référence	Débit traité (l/s)	Nb d'amorces	A	B	B1	C	C1	D	E	ØF	G	I	Vol débourbeur (litres)	Vol. rétention hydrocarbures (litres)	Poids (Kg)
SH2/6647/20/00	20	1	2030	1946	1330	2829	1532	950	1132	200	1032	628	2074	377	406

Options :

ANH22/14310-N : Alarme d'hydrocarbures visuelle et sonore avec alimentation électrique 220V (1 seule sonde d'hydrocarbures possible) - voir FT 4993

ANH22/14320 : Alarme d'hydrocarbures visuelle et sonore avec alimentation électrique 220V (3 sondes possible) - voir FT 4982

ANH22/14506 : Alarme d'hydrocarbures avec alimentation par panneau solaire (raccordement jusque 6 sondes installées sur 2 séparateurs différents) - voir FT 4981

CA3/6394/10T : Ceinture d'ancrage 10 T - 10 M + WINCH (4 pour le TN 20, 6 pour les TN 25 et 30)

OD2/107 : Extraction des boues DN80

SNB/14220 : Sonde de niveau de boues

ANNEXE 6

FDS : nettoyant

ENVIE

Safety Data Sheet: **Simple Green® All-Purpose Cleaner**



Fiche signalétique: **Simple Green® Nettoyant Tout Usage**

Version No. 13903-17A

Issue Date: April 10, 2017

Supersedes Date: January 1, 2016

HPR (WHMIS 2015)

N° de version : 13903-17A

Date du parution : avril 10, 2017

Remplace la parution du : janvier 1, 2016

HPR (SIMDUT 2015)

Section 1: IDENTIFICATION

Product Name: Simple Green® All-Purpose Cleaner

Additional Names:

Manufacturer's Part Number: *Please refer to Section 16

Recommended Use: Cleaner & Degreaser for water tolerant surfaces.

Restrictions on Use: Do not use on non-rinsable surfaces.

Company: Sunshine Makers, Inc.

Telephone: 587-393-2801 Mon – Fri, 8am – 5pm PST

300-840 6 Ave SW

Fax: 562-592-3830

Calgary, AB T2P 3E Canada

Email: info@simplegreen.com

Emergency Phone: Chem-Tel 24-Hour Emergency Service: 800-255-3924

Section 2: HAZARDS IDENTIFICATION

This product is not classified as hazardous under Hazardous Products Regulation (WHMIS 2015).

WHMIS 2015

Label Elements

Signal Word: None

Hazard Symbol(s)/Pictogram(s): None required

Hazard Statements: None

Precautionary Statements: None

Hazards Not Otherwise Classified (HNOC): None

Other Information: None Known

Section 3: COMPOSITION/INFORMATION ON INGREDIENTS

<u>Ingredient</u>	<u>CAS Number</u>	<u>Percent Range (w/w)</u>
Water	7732-18-5	> 84.8%*
Ethoxylated Alcohol	68439-46-3	< 5%*
Sodium Citrate	68-04-2	< 5%*
Tetrasodium N,N-bis(carboxymethyl)-L-glutamate	51981-21-6	< 1%*
Sodium Carbonate	497-19-8	< 1%*
Citric Acid	77-92-9	< 1%*
Isothiazolinone mixture	55965-84-9	< 0.2%*
Fragrance	Proprietary Mixture	< 1%*
Colorant	Proprietary Mixture	< 1%*

*specific percentages of composition are being withheld as a trade secret

Section 4: FIRST-AID MEASURES

Inhalation: Not expected to cause respiratory irritation. If adverse effect occurs, move to fresh air.

Skin Contact: Not expected to cause skin irritation. If adverse effect occurs, rinse skin with water.

Eye Contact: Not expected to cause eye irritation. If adverse effect occurs, flush eyes with water.

Ingestion: May cause upset stomach. Drink plenty of water to dilute. See section 11.

Most Important Symptoms/Effects, Acute and Delayed: None known.

Indication of Immediate Medical Attention and Special Treatment Needed, if necessary: Treat symptomatically

Safety Data Sheet: **Simple Green® All-Purpose Cleaner**



Fiche signalétique: **Simple Green® Nettoyant Tout Usage**

Version No. 13903-17A

Issue Date: April 10, 2017

Supersedes Date: January 1, 2016

HPR (WHMIS 2015)

N° de version : 13903-17A

Date du parution : avril 10, 2017

Remplace la parution du : janvier 1, 2016

HPR (SIMDUT 2015)

Section 5: FIRE-FIGHTING MEASURES

Suitable & Unsuitable Extinguishing Media: Use Dry chemical, CO₂, water spray or "alcohol" foam. Avoid high volume jet water.

Specific Hazards Arising from Chemical: In event of fire, fire created carbon oxides may be formed.

Special Protective Actions for Fire-Fighters: Wear positive pressure self-contained breathing apparatus; Wear full protective clothing.

This product is non-flammable. See Section 9 for Physical Properties.

Section 6: ACCIDENTAL RELEASE MEASURES

Personal Precautions, Protective Equipment and Emergency Procedures:

For non-emergency and emergency personnel: See section 8 – personal protection. Avoid eye contact. Safety goggles suggested.

Environmental Precautions: Do not allow into open waterways and ground water systems.

Methods and Materials for Containment and Clean Up: Dike or soak up with inert absorbent material. See section 13 for disposal considerations.

Section 7: HANDLING AND STORAGE

Precautions for Safe Handling: Ensure adequate ventilation. Keep out of reach of children. Keep away from heat, sparks, open flame and direct sunlight. Do not pierce any part of the container. Do not mix or contaminate with any other chemical. Do not eat, drink or smoke while using this product.

Conditions for Safe Storage including Incompatibilities: Keep container tightly closed. Keep in cool dry area. Avoid prolonged exposure to sunlight. Do not store at temperatures above 109°F (42.7°C) or freezing temperatures. If separation occurs, mix the product for reconstitution.

Section 8: EXPOSURE CONTROLS / PERSONAL PROTECTION

Exposure Limit Values: No components listed with TWA or STEL values.

Appropriate Engineering Controls: Showers, eyewash stations, ventilation systems

Individual Protection Measures / Personal Protective Equipment (PPE)

Eye Contact: Use protective glasses or safety goggles if splashing or spray-back is likely.

Respiratory: Use in well ventilated areas or local exhaust ventilations when cleaning small spaces.

Skin Contact: Use protective gloves (any material) when used for prolonged periods or dermally sensitive.

General Hygiene Considerations: Wash thoroughly after handling and before eating or drinking.

Section 9: PHYSICAL AND CHEMICAL PROPERTIES

Appearance:	Green Liquid	Partition Coefficient: n-octanol/water:	Not determined
Odour:	Added Sassafras fragrance	Autoignition Temperature:	Non-flammable
Odour Threshold:	Not determined	Decomposition Temperature:	109°F
pH ASTM D-1293:	8.5 – 9.5	Viscosity:	Like water
Freezing Point ASTM D-1177:	0°C (32°F)	Specific Gravity ASTM D-891:	1.01 – 1.03
Boiling Point & Range ASTM D-1120:	101°C (213.8°F)	VOCs:	**Water & fragrance exemption in calculation
Flash Point ASTM D-93:	> 212°F	SCAQMD 304-91 / EPA 24:	0 g/L 0 lb/gal 0%
Evaporation Rate ASTM D-1901:	Not determined	CARB Method 310**:	2.2 g/L 0.018 lb/gal 0.22%
Flammability (solid, gas):	Not applicable	SCAQMD Method 313:	Not tested
Upper/Lower Flammability or Explosive Limits:	Not applicable	VOC Composite Partial Pressure:	Not determined
Vapor Pressure ASTM D-323:	Not determined	Relative Density ASTM D-4017:	8.42 – 8.59 lb/gal
Vapor Density:	Not determined	Solubility:	100% in water

Safety Data Sheet: Simple Green® All-Purpose Cleaner



Fiche signalétique: Simple Green® Nettoyant Tout Usage

Version No. 13903-17A

Issue Date: April 10, 2017

Supersedes Date: January 1, 2016

HPR (WHMIS 2015)

N° de version : 13903-17A

Date du parution : avril 10, 2017

Remplace la parution du : janvier 1, 2016

HPR (SIMDUT 2015)

Section 10: STABILITY AND REACTIVITY

Reactivity:	Non-reactive.
Chemical Stability:	Stable under normal conditions 70°F (21°C) and 14.7 psig (760 mmHg).
Possibility of Hazardous Reactions:	None known.
Conditions to Avoid:	Excessive heat or cold.
Incompatible Materials:	Do not mix with oxidizers, acids, bathroom cleaners, or disinfecting agents.
Hazardous Decomposition Products:	Normal products of combustion - CO, CO2.

Section 11: TOXICOLOGICAL INFORMATION

Likely Routes of Exposure:	Inhalation -	Overexposure may cause headache.
	Skin Contact -	Not expected to cause irritation, repeated contact may cause dry skin.
	Eye Contact -	Causes eye irritation.
	Ingestion -	May cause upset stomach.

Symptoms related to the physical, chemical and toxicological characteristics: no symptoms expected under typical use conditions.

Delayed and immediate effects and or chronic effects from short term exposure: no symptoms expected under typical use conditions.

Delayed and immediate effects and or chronic effects from long term exposure: headache, dry skin, or skin irritation may occur.

Interactive effects: Not known.

Numerical Measures of Toxicity

Acute Toxicity:	Oral LD ₅₀ (rat)	> 5 g/kg body weight
	Dermal LD ₅₀ (rabbit)	> 5 g/kg body weight

Calculated via OSHA HCS 2012 / Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals

Skin Corrosion/Irritation:	Non-irritant per Dermal Irritation® assay modeling. No animal testing performed.
Eye Damage/Irritation:	Non-Irritant per Ocular Irritation® assay modeling. No animal testing performed.
Germ Cell Mutagenicity:	Mixture does not classify under this category.
Carcinogenicity:	Mixture does not classify under this category.
Reproductive Toxicity:	Mixture does not classify under this category.
STOT-Single Exposure:	Mixture does not classify under this category.
STOT-Repeated Exposure:	Mixture does not classify under this category.
Aspiration Hazard:	Mixture does not classify under this category.

Section 12: ECOLOGICAL INFORMATION

Ecotoxicity: Volume of ingredients used does not trigger toxicity classifications under the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals.

Aquatic: Aquatic Toxicity - Low, based on OECD 201, 202, 203 + Microtox: EC₅₀ & LC₅₀ ≥ 100 mg/L. Volume of ingredients used does not trigger toxicity classifications under the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals.

Terrestrial: Not tested on finished formulation.

Persistence and Degradability: Readily Biodegradable based on OECD 301D testing.

Bioaccumulative Potential: No data available.

Mobility in Soil: No data available.

Other Adverse Effects: No data available.

Section 13: DISPOSAL CONSIDERATIONS

Unused or Used Liquid: May be considered hazardous in your area depending on usage and tonnage of disposal – check with local, regional, and or national regulations for appropriate methods of disposal.

Empty Containers: May be offered for recycling.

Safety Data Sheet: Simple Green® All-Purpose Cleaner



Fiche signalétique: Simple Green® Nettoyant Tout Usage

Version No. 13903-17A

Issue Date: April 10, 2017

Supersedes Date: January 1, 2016

HPR (WHMIS 2015)

N° de version : 13903-17A

Date du parution : avril 10, 2017

Remplace la parution du : janvier 1, 2016

HPR (SIMDUT 2015)

Section 13: DISPOSAL CONSIDERATIONS - continued

Never dispose of used degreasing rinsates into lakes, streams, and open bodies of water or storm drains.

Section 14: TRANSPORT INFORMATION

U.N. Number: Not applicable U.N. Proper Shipping Name: Cleaning Compound, Liquid NOI

Transport Hazard Class(es): Not applicable

Packing Group: Not applicable

Environmental Hazards: Marine Pollutant - NO

Transport in Bulk (according to Annex II of MARPOL 73/78 and IBC Code): Unknown.

Special precautions which user needs to be aware of/comply with, in connection with transport or conveyance either within or outside their premises:

U.S. (DOT) / Canadian TDG: Not Regulated for shipping.

ICAO/ IATA: Not classified as Hazardous

IMO / IMDG: Not classified as Hazardous

ADR/RID: Not classified as Hazardous

Section 15: REGULATORY INFORMATION

All components are listed on: DSL Inventory.

Toxic Substances List – Schedule 1 – CEPA: Nothing listed

NPRI Inventory: Nothing listed

Section 16: OTHER INFORMATION

Size	UPC	Size	UPC
650 mL	043318139222	2 Litre	043318139031
946 mL	043318139321	3,79 Litre	043318139130
946 mL	043318003622	3,79 Litre w/ 946 mL	043318000485
2 Litre	043318000485	3 Litre w/ 650 mL	043318480287
650 mL	043318139222	2 Litre	043318139031

Canada items listed only. Not all items listed. Items may not be valid for international sale.

NFPA:

Health – None

Stability – Stable

Flammability – Non-flammable

Special - None



Acronyms

IARC International Agency for Research on Cancer

DSL Domestic Substances List

CEPA Canadian Environmental Protection Act

NPRI National Pollutant Release Inventory

Prepared / Revised By: Sunshine Makers, Inc., Regulatory Department.

Revision Date: April 10, 2017

This SDS has been revised in the following sections: Merging English & French documents into one

DISCLAIMER: The information provided in this Safety Data Sheet is correct to the best of our knowledge, information and belief at the date of its publication. The information given is designed only as guidance for safe handling, use, processing, storage, transportation, disposal and release and is not to be considered a warranty or quality specification. The information relates only to the specific material designated and may not be valid for such material used in combination with any other materials or in any process, unless specified in the text.

Safety Data Sheet: **Simple Green® All-Purpose Cleaner**



Fiche signalétique: **Simple Green® Nettoyant Tout Usage**

Version No. 13903-17A

Issue Date: April 10, 2017

Supersedes Date: January 1, 2016

HPR (WHMIS 2015)

N° de version : 13903-17A

Date du parution : avril 10, 2017

Remplace la parution du : janvier 1, 2016

HPR (SIMDUT 2015)

Section 1: IDENTIFICATION

Nom du produit : Simple Green® All-Purpose Cleaner

Autres noms : Simple Green® Nettoyant Tout Usage

Numéro de pièce du fabricant : *Veuillez consulter la Section 16

Utilisation recommandée : Nettoyant et dégraissant pour les surfaces résistantes à l'eau .

Restrictions d'utilisation : Ne pas utiliser sur des surfaces non rincés .

Entreprise : Sunshine Makers, Inc.

Téléphone : 587-393-2801 Lun – Ven, 8 h à 17 h HNP

300-840 6 Ave SW

Téléc. : 562-592-3830

Calgary, AB T2P 3E Canada

Courriel : info@simplegreen.com

N° de téléphone d'urgence : Service d'urgence 24 heures sur 24 de Chem-Tel : 800-255-3924

Section 2: IDENTIFICATION DES DANGERS

Ce produit pas est classé comme dangereux en vertu des normes de communication de risques de l'CCOHS Produits Dangereux Réglementation (SIMDUT 2015)

SIMDUT 2015

Éléments de l'étiquette

Mot indicateur : Aucun

Symboles/pictogrammes de danger : Aucun requis

Déclarations de danger : Aucun

Mises en garde : Aucun

Dangers non classés ailleurs (HNOC) : Aucun

Autres renseignements : Aucun connu.

Section 3: COMPOSITION/RENSEIGNEMENTS SUR LES INGRÉDIENTS

Ingrédient	Numéro de CAS	Gamme de pourcentage (w/w)
Eau	7732-18-5	> 84.8%*
Alcool éthoxylé	68439-46-3	< 5%*
Citrate de sodium	68-04-2	< 5%*
Tétrrasodium N, N-bis (carboxyméthyl) -L- glutamate	51981-21-6	< 1%*
Le carbonate de sodium	497-19-8	< 1%*
Acide citrique	77-92-9	< 1%*
mélange isothiazolinone	55965-84-9	< 0.2%*
Senteur	Mélange exclusif	< 1%*
Colorant	Mélange exclusif	< 1%*

*des pourcentages précis de composition ne sont pas divulgués puisqu'il s'agit de secret commercial

Section 4: PREMIERS SOINS

Inhalation : Ne devrait pas causer une irritation respiratoire. Si l'effet indésirable se produit, déplacer à l'air frais.

Contact cutané : Ne devrait pas causer une irritation de la peau. Si effet indésirable se produit, rincer la peau avec de l'eau.

Contact oculaire : Ne devrait pas causer une irritation des yeux. Si l'effet indésirable se produit, rincer les yeux avec de l'eau.

Ingestion : Peut causer des maux d'estomac. Buvez beaucoup d'eau pour diluer. Voir la section 11.

Les symptômes/effets les plus importants, aigus et différés : Aucun connu.

Indication des soins médicaux immédiats et traitements particuliers requis, si nécessaire : Traitement symptomatique

Safety Data Sheet: Simple Green® All-Purpose Cleaner



Fiche signalétique: Simple Green® Nettoyant Tout Usage

Version No. 13903-17A

Issue Date: April 10, 2017

Supersedes Date: January 1, 2016

HPR (WHMIS 2015)

N° de version : 13903-17A

Date du parution : avril 10, 2017

Remplace la parution du : janvier 1, 2016

HPR (SIMDUT 2015)

Section 5: MESURES EN CAS D'INCENDIE

Moyens d'extinction appropriés et inappropriés :

Utiliser des produits chimiques secs, du dioxyde de carbone, de l'eau pulvérisée ou de la mousse d'"alcool". Éviter les jets d'eau à grand volume.

Dangers spécifiques provenant de produits chimiques :

En cas d'incendie, un feu créé par les oxydes de carbone et les oxydes de phosphore peut se former.

Mesures spéciales de protection pour les pompiers :

Porter un appareil respiratoire autonome à pression positive; porter des vêtements de protection complets.

Ce produit n'est pas inflammable. Consulter la Section 9 pour les propriétés physiques.

Section 6: MESURES EN CAS DE DISPERSION ACCIDENTELLE

Précautions individuelles, équipement de protection et procédures d'urgence : *Pour le personnel autre que d'urgence et pour les secouristes:* Consulter la Section 8 - Protection individuelle. Éviter le contact avec les yeux. *Le port de lunettes de protection est suggéré si des éclaboussures ou des émanations sont susceptibles de se produire.*

Précautions environnementales : Ne pas faire déverser dans les plans d'eau libres et les systèmes d'eau souterraine.

Méthodes et matériaux de confinement et de nettoyage : Effectuer une digue ou imbiber avec une matière absorbante inerte. Consulter la Section 13 pour l'élimination.

Section 7: MANIPULATION ET ENTREPOSAGE

Précautions pour une manipulation sécuritaire : Utiliser dans un endroit bien aéré. Garder hors de la portée des enfants. Garder éloigné de la chaleur, des étincelles, des flammes nues et des rayons directs du soleil. Ne pas percer le contenant. Ne pas mélanger ou contaminer avec tout autre produit chimique. Ne pas manger, boire ou fumer lors de l'utilisation de ce produit.

Conditions de rangement sécuritaire, y compris Incompatibilités : Garder le contenant bien fermé. Garder dans un endroit frais et sec. Éviter l'exposition prolongée au soleil. Ne pas entreposer à des températures supérieures à 42,7 °C (109 °F). En cas de séparation, mélanger le produit pour la reconstitution.

Section 8: MESURES DE CONTRÔLE DE L'EXPOSITION/PROTECTION PERSONNELLE

Valeurs de limite d'exposition : Aucun composant avec des valeurs TWA ou STEL n'est mentionné.

Contrôles techniques appropriés : Douches, bassins oculaires, systèmes de ventilation

Mesures de protection individuelle/équipement de protection individuelle (EPI)

Contact oculaire : Utiliser des lunettes de protection ou des lunettes de sécurité en cas de contact possible par éclaboussures ou pulvérisation.

Contact respiratoire : Utiliser dans des zones bien ventilées ou avec une ventilation d'échappement locale lors du nettoyage de petits espaces.

Contact cutané : Utiliser des gants de protection (tout matériau) lorsque le produit est utilisé pendant des périodes prolongées ou en cas de sensibilité cutanée.

Considérations d'hygiène générale : Se laver soigneusement après la manipulation et avant de manger ou de boire.

Section 9: PROPRIÉTÉS PHYSIQUES ET CHIMIQUES

Apparence : Liquide vert

Coefficient de partage : n-octanol/eau : Non déterminé

Odeur : Odeur de sassafras ajoutée

Température d'auto-inflammation : Ininflammable

Seuil d'odeur : Non déterminé

Température de décomposition : 109 °F

pH ASTM D-1293: 8.5 à 9.5

Viscosité : Semblable à celle de l'eau

Point de congélation ASTM D-1177: 0°C (32°F)

Densité ASTM D-891: 1,01 à 1,03

Point et gamme d'ébullition ASTM D-1120: 101°C (213.8°F)

COV: **Exemption de l'eau et de l'odeur dans les calculs

Point d'éclair ASTM D-93: > 212°F

SCAQMD 304-91 / EPA 24: 0 g/L 0 lb/gal 0%

Safety Data Sheet: Simple Green® All-Purpose Cleaner



Fiche signalétique: Simple Green® Nettoyant Tout Usage

Version No. 13903-17A

Issue Date: April 10, 2017

Supersedes Date: January 1, 2016

HPR (WHMIS 2015)

N° de version : 13903-17A

Date du parution : avril 10, 2017

Remplace la parution du : janvier 1, 2016

HPR (SIMDUT 2015)

Section 9: PROPRIÉTÉS PHYSIQUES ET CHIMIQUES - suite

Taux d'évaporation ASTM D-1901:	Non déterminé	Méthode CARB 310** :	2,2 g/L	0,018 lb/gal	0,22%
Inflammabilité (solide, gaz) :	Sans objet	Méthode SCAQMD 313 :	Non testé		
Limite supérieure/ inférieure d'inflammabilité ou d'explosion :	Sans objet	Pression partielle mixte COV :	Non déterminé		
Pression de vapeur ASTM D-323:	Non déterminé	Densité relative ASTM D-4017:	8,42 à 8,59 lb/gal		
Densité de vapeur :	Non déterminé	Solubilité :	100 % dans l'eau		

Section 10: STABILITÉ CHIMIQUE ET DONNÉES SUR LA RÉACTIVITÉ

Réactivité : Non réactif

Stabilité chimique : Stable dans des conditions normales à 21 °C (70 °F) et 760 mm Hg (14,7 psig).

Possibilité de réactions dangereuses : Aucune connue.

Situations à éviter : Chaleur ou froid excessif.

Matières incompatibles : Ne pas mélanger avec des oxydants, acides, nettoyants de salle de bain ou des agents de désinfection.

Produits de décomposition dangereux : Produits normaux de combustion - CO, CO2.

Section 11: INFORMATION TOXICOLOGIQUE

Voies d'exposition probables :	Inhalation -	La surexposition peut causer des maux de tête.
	Contact cutané -	Ne devrait pas provoquer une irritation, un contact répété peut causer la peau sèche.
	Contact oculaire -	Ne devrait pas provoquer une irritation.
	Ingestion -	Peut causer des maux d'estomac.

Symptômes reliés aux caractéristiques physiques, chimiques et toxicologiques : aucun symptôme prévu dans des conditions d'utilisation type.

Effets différés et immédiats et/ou effets chroniques provenant d'une exposition à court terme : aucun symptôme attendu dans des conditions d'utilisation type.

Effets différés et immédiats et/ou effets chroniques provenant d'une exposition à long terme : Des maux de tête, de la peau sèche, ou une irritation de la peau peuvent se produire.

Effets interactifs : Aucun connu.

Mesures numériques de la toxicité

Toxicité aiguë : DL₅₀ orale (rat) > 5 g/kg de poids corporel

DL₅₀ dermique (lapin) > 5 g/kg de poids corporel

Calculé via OSHA HCS 2012 / Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques

Corrosion/irritation cutanée : Non irritant par voie cutanée Irritation® modélisation de dosage. Aucune expérimentation animale réalisée.

Lésion/irritation oculaire : Non irritant oculaire Irritation® par la modélisation de dosage. Aucune expérimentation animale réalisée.

Mutagénicité des cellules germinales : Le mélange ne se classe pas dans cette catégorie.

Cancérogénicité : Le mélange ne se classe pas dans cette catégorie.

Toxicité pour la reproduction : Le mélange ne se classe pas dans cette catégorie.

Exposition STOT unique : Le mélange ne se classe pas dans cette catégorie.

Exposition STOT répétée : Le mélange ne se classe pas dans cette catégorie.

Danger d'aspiration : Le mélange ne se classe pas dans cette catégorie.

Section 12: INFORMATIONS RELATIVES À L'ENVIRONNEMENT

Écotoxicité : Le volume des ingrédients ne s'applique pas aux classifications de toxicité en vertu du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques.

Safety Data Sheet: **Simple Green® All-Purpose Cleaner**



Fiche signalétique: **Simple Green® Nettoyant Tout Usage**

Version No. 13903-17A

Issue Date: April 10, 2017

Supersedes Date: January 1, 2016

HPR (WHMIS 2015)

N° de version : 13903-17A

Date du parution : avril 10, 2017

Remplace la parution du : Janvier 1, 2016

HPR (SIMDUT 2015)

Section 12: INFORMATIONS RELATIVES À L'ENVIRONNEMENT - suite

Usage aquatique : Toxicité aquatique - Bas, sur la base de l'OCDE 201, 202, 203 + Microtox : CE50 et CL50 ≥100 mg / L. Volume des ingrédients utilisés ne déclenche pas les classifications de toxicité dans le cadre du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques.

Usage terrestre : Non testé sur la formulation du produit fini.

Persistance et dégradabilité : Facilement biodégradable basé sur des tests 301D de l'OCDE.

Potentiel de bioaccumulation : Aucune donnée disponible.

Mobilité dans le sol : Aucune donnée disponible.

Autres effets nuisibles : Aucune donnée disponible.

Section 13: CONSIDÉRATIONS RELATIVES À L'ÉLIMINATION

Liquide utilisé ou non : Peut être considéré comme dangereux dans votre région selon l'utilisation et le tonnage d'élimination - vérifier avec les réglementations locales, régionales et nationales relativement aux méthodes appropriées d'élimination.

Contenants vides : Peut être offert pour le recyclage.

Ne jamais jeter les produits de rinçage de dégraissage dans les lacs, les cours d'eau, les plans d'eau à l'air libre ou les collecteurs d'eaux pluviales.

Section 14: RENSEIGNEMENTS SUR LE TRANSPORT

ONU Numéro : N'est pas applicable

ONU Nom de transport approprié : Cleaning Compound, Liquid NOI

Classes de risques reliés au transport : N'est pas applicable

Groupe d'emballage : N'est pas applicable

Risques environnementaux : Polluant Marin - NO

Transport en vrac (conformément à l'annexe II de la Convention Marpol 73/78 et Recueil IBC) : Inconnu

Précautions particulières que l'utilisateur doit connaître/respecter, dans le cadre du transport ou du transport à l'intérieur ou à l'extérieur de leurs sites : Aucune connue.

U.S. (DOT) / Canadian TDG: Non réglementé pour le transport. **ICAO/ IATA:** Non classifié comme dangereux.

IMO / IMDG: Non classifié comme dangereux. **ADR/RID:** Non classifié comme dangereux.

Section 15: INFORMATIONS RELATIVES AUX RÈGLEMENTATIONS

Tous les composants figurent sur : L'inventaire de TSCA et DSL

Liste de substances toxiques – Annexe 1 – CEPA : Non

Inventaire NPRI : Non

Section 16: AUTRES RENSEIGNEMENTS

Format	CUP	Format	CUP
650 mL	043318139222	2 Litre	043318139031
946 mL	043318139321	3,79 Litre	043318139130
946 mL	043318003622	3,79 Litre w/ 946 mL	043318000485
2 Litre	043318000485	3 Litre w/ 650 mL	043318480287

Uniquement les numéros de pièce des Canada inscrits. Les numéros de pièce ne sont pas tous inscrits. Les numéros de pièce des Canada peuvent ne pas être valides pour les ventes internationales.

Safety Data Sheet: **Simple Green® All-Purpose Cleaner**



Fiche signalétique: **Simple Green® Nettoyant Tout Usage**

Version No. 13903-17A

Issue Date: April 10, 2017

Supersedes Date: January 1, 2016

HPR (WHMIS 2015)

N° de version : 13903-17A

Date du parution : avril 10, 2017

Remplace la parution du : janvier 1, 2016

HPR (SIMDUT 2015)

Section 16: AUTRES RENSEIGNEMENTS - suite

NFPA :

Santé - Aucun

Inflammabilité - ininflammable

Stabilité - Stable

Spéciale - Aucun



Acronymes

IARC International Agency for Research on Cancer

DSL Liste intérieure des substances

CEPA Loi canadienne sur la protection de l'environnement

NPRI Inventaire national des rejets de polluants

Préparé / Révisé par : Sunshine Makers, Inc., Service de réglementation.

Date de révision : 10 avril 2017

Les sections suivantes de cette fiche signalétique ont été révisées : Fusion Anglais & Français les documents en un seul

AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ : Les informations contenues dans cette fiche signalétique sont précises au meilleur de nos connaissances, renseignements et croyances à la date de la publication. Les informations ne sont fournies qu'à titre indicatif pour la manipulation, l'utilisation, le traitement, le rangement, le transport, l'élimination et la distribution sécuritaire et ne doivent pas être considérées comme une spécification de garantie ou de qualité. Les informations concernent uniquement le matériau spécifique et ne s'appliquent pas si le matériau est utilisé en combinaison avec d'autres matériaux ou dans tout processus, à moins que ce ne soit spécifié dans le texte.