

ETUDE D'IMPACTS

Auteur de l'étude d'impact :

M. PEYRETOU Ingénieur Consultant - Société ASSYST ENVIRONNEMENT

7 avenue Désirée à la Garenne Colombes.

Tél : 01 41 19 94 93

Siret : 523 859 080 00013



SOMMAIRE

I. Analyse de l'état initial du site et de son environnement.....	p.3
1. milieu physique.....	p.3
2. milieu naturel	p.11
3. milieu humain.....	p.13
II. Analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents de l'installation sur l'environnement.....	p.19
1. impact paysager.....	p.19
2. émissions de bruit.....	p.27
3. rejets dans l'air.....	p.28
4. émissions lumineuses.....	p.30
5. déchets.....	p.30
6. impact sur l'eau et les sols.....	p.46
7. énergies.....	p.51
III. Raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi les solutions envisagées d'un point de vue environnemental.....	p.52
IV. Mesures de réduction et/ou compensation des impacts et coûts engendrés.....	p.54
1. paysage.....	p.54
2. bruit.....	p.54
3. air.....	p.56
4. lumière.....	p.57
5. déchets.....	p.57
6. eaux.....	p.62
7. Coût estimatif des mesures de compensation.....	p.64
V. Conditions de remise en état du site.....	p.65
VI. Effets potentiels du projet sur la santé des populations riveraines.....	p.65
1. la pollution des sols et des eaux.....	p.66
2. les rejets atmosphériques.....	p.67
3. le bruit.....	p.67
4. effets cumulés avec d'autres projets.....	p.67
VII. Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets de l'installation classée sur l'environnement.....	p.68



I. Analyse de l'état initial du site et de son environnement

1. milieu physique

- ◆ **topographie** (source : source : carte IGN de Dammartin en Goële 2413 OT - cf. extrait en **annexe 9** au 1/25 000^e)

Le département du Val-d'Oise est situé dans la partie nord de la région Ile-de-France, et est très schématiquement constitué par une plaine traversée par la rivière de l'Oise d'axe nord-est/sud-ouest.

La commune de Gonesse s'étend sur 20,09 km² à l'extrémité sud-est du département du Val-d'Oise.

Le site de la société AUTO 2001 se situe au sud de la commune de Gonesse et au voisinage immédiat de la commune d'Aulnay-Sous-Bois appartenant au département de la Seine Saint Denis (93).

Topographiquement, le site est implanté à une altitude de +65 m NGF sur une butte artificielle d'une hauteur comprise entre +15 et +25 m par rapport aux terrains naturels avoisinant au nord. Cette butte résulte d'un important remblai de terres et de gravats au-dessus d'une ancienne décharge ayant comblé une ancienne carrière.

A la périphérie de la zone d'exploitation est présent un talus de 2 à 8 m de haut, ce qui donne l'impression qu'il est encaissé dans la butte, réduisant ainsi considérablement l'impact visuel.

- ◆ **géologie** (source : carte géologique BRGM de L'Isle d'Adam n°153 au 1/50000^e - cf. **annexe 16**)

D'après la carte géologique de L'Isle d'Adam et sa notice le site est localisé sur des remblais reposant sur la formation géologique d'âge éocène moyen du Calcaire de Saint Ouen.

Le site repose sur une dizaine à une quinzaine de mètres de remblais. Ces remblais recouvrent une décharge de déchets qui a pris place au sein d'une ancienne carrière d'exploitation du Calcaire de Saint Ouen voire même des Sables de Beauchamp. Cette ancienne décharge est référencée dans la base de données BASIAS sous le n° **IDF9504071**. Cette ancienne décharge et cette couverture de remblais ont finis par former la butte du Sente des Postes sur laquelle repose en partie le site d'AUTO 2001. Cette butte est localisée aux trois quarts sur la commune de Gonesse et le quart nord-est sur la commune d'Aulnay sous-bois.

D'après un forage à proximité référencé dans la BDSS d'INFOTERRE sous le n° 01538X0110/F1 localisé 250 m au nord du site, la lithologie serait la suivante :

0-2.5 m : remblai et limons

2,5 m – 12 m : Calcaires de Saint Ouen, calcaire compact blanc alternant avec des bancs marneux

12 m – 19,2 : Sables de Beauchamp, fins, blancs à gris

19,2 – 22 m : Argile Sableuse

22 m – 29 m : Marne calcaire et caillasses



29 m – 34 m – Calcaire Grossier

A noter que l'ensemble de la butte telle qu'elle est aujourd'hui présente et visible topographiquement, forme l'emprise du comblement de l'ancienne carrière par des matériaux non dangereux divers. Elle s'étend sur 1,3 km du nord-est au sud-ouest sur 250 à 40 m de large.

D'après l'analyse des photos aériennes de 1960 à aujourd'hui, le site semble avoir été remblayé entre 1970 et 1980 par des matériaux inertes tels que terres, pierres et gravats. Cette accumulation de remblais sur les terrains d'origines (calcaire de Saint Ouen) s'est fait sur des hauteurs de 10 à 15 m.

Au droit du site compte tenu de l'épaisseur de remblais, les calcaires de Saint Ouen sont susceptibles d'être rencontrés vers 17,5 à 25m de profondeur. Seul un forage de reconnaissance permettrait de déterminer la lithologie précise au droit du site. L'étude géotechnique qui sera réalisée pour déterminer le type de fondation nécessaire au plot d'encrage de la future ligne de broyage permettra de connaître de façon plus précise la nature des sols et sous-sol.

◆ contexte hydrogéologique

Les formations formant le substratum sont susceptibles de renfermer des nappes d'eaux souterraines notamment au sein des Sables de Beauchamp, formation à bonne perméabilité interstitielle. Il peut être captif sous les calcaires sus-jacents. Les calcaires de Saint Ouen sus-jacents ne constituent pas une bonne protection car ils sont par endroits perméables en grands. Cette nappe fut exploitée pour l'irrigation des anciennes zones maraichères qui étaient présentes dans le secteur.

Le sens d'écoulement des nappes présentes au sein des formations décrites précédemment doit suivre le pendage des couches géologiques en direction de la Seine au sud-ouest.

Au droit du site de petites nappes perchées sont susceptibles d'être présentes dans les remblais. Au-delà, la première nappe d'eau souterraine est présente dans les Sables de Beauchamp. D'après les données recueillies sur Infoterre sur les forages présents au voisinage du site, le niveau de la nappe de Beauchamp serait compris entre 5 et 10 m si elle est captive sous les calcaires ou entre 15 et 20 m de profondeur si elle est libre et en relation avec la nappe sus-jacente dans les calcaires de Saint Ouen de 2,5 à 12 m de profondeur sur ces forages.

En [annexe 17](#), est présentée la localisation des captages d'eaux situés dans un rayon de 3 à 4 km autour du site (banque du sous-sol du BRGM).

✚ Les captages d'alimentation en eau potable

Après consultation des ARS du Val-d'Oise et de la Seine Saint Denis (cf. lettres et cartes de localisation des captages AEP en [annexe 18](#)), il existerait 9 captages publics d'eau souterraine destinée à l'alimentation humaine dans un rayon de 5 km autour du site.

Sont présents :

- sur la commune d'Arnouville les Gonesse, deux captages AEP de type puits ;
- sur la commune de Garges les Gonesse, un captage AEP de type puits ;
- sur la commune de Roissy en France, un captage AEP de type puits ;

- sur la commune de le Thillay, deux captages de type puits et deux captages de type forages.

Le site, de par sa localisation (aval) par rapport à ces captages, n’est inscrit dans aucun des périmètres de protection et n’est ainsi pas susceptible de les impacter.

- Sur la **commune du Blanc Mesnil**, un captage de type forage, il capte les eaux de la nappe du soissonnais présente entre 80 m et 100 m de profondeur. Il est localisé à 1,4 km au sud-ouest du site, il s’agit du captage le plus proche. Il n’est pas susceptible d’être impacté par AUTO 2001 compte tenu de la distance et de sa profondeur, cet aquifère est protégé par les formations sus jacentes. Aussi, le site AUTO 2001 ne sera pas inclus dans le périmètre de protection de 700 m proposé par l’hydrogéologue agréé.

✚ Autres captages d’eau souterraine

D’après la banque de données du sous-sol INFOTERRE mise à jour par le BRGM, (cf. [annexe 17](#) : carte de localisation des forages d’eau, il existerait dans un rayon de 2 km :

- 1 forage d’eau à usage agricole (irrigation aspersion) sur Gonesse,
- 2 forages d’eaux à usage industriel sur Aulnay-Sous-Bois et Villepinte en amont du site ;
- Une 50ème de forages soit ayant servi de sondage de reconnaissance soit sont remblayés soit non renseigné.

Deux forages d’eaux souterraines F1 et F2 sont présents en bordure ouest du site, et en contrebas du talus.

Désignation du Forage	F1	F2
Localisation précise Lambert 2 étendu	X=609,385 km Y=2440,794km	X=609,175 km Y=2440,519 km
Côte TN	Z= 58m NGF	Z= 57 mNGF
Profondeur de l’ouvrage/TN	-40m	-40m
Nappe captée	Sables de Beauchamp	Sables de Beauchamp
Profondeur du plan d’eau/TN	-10m	-10m
Usage	Temporaire, alimentation réserves et poteaux incendie	Temporaire, alimentation réserves et poteaux incendie
Débit maximal de pompage	Pompe de 30m3/h	Pompe de 30m3/h

Un plan de localisation de ces deux forages est joint en [annexe 46](#).

Ces forages ne sont susceptibles de servir qu’en cas de besoin d’alimentation d’appoint du bassin de réserve incendie, c’est à dire exceptionnellement.

◆ **Contexte hydrologique** (sources : carte IGN - cf. extrait en [annexe 9](#))

On ne distingue à proximité du site aucune entité hydrologique remarquable.

Un bassin est présent à environ 1 km au sud-ouest du site au pied de la butte. Il reçoit d’une part les eaux de **la Morée**, un ru canalisé et majoritairement couvert provenant du sud-est et d’autre



part les fossés collecteurs d'eaux pluviales du bassin versant amont du nord-est qui comprend notamment une part des eaux pluviales de ruissellement issues de la bute sur laquelle se trouve le site AUTO 2001.

Le cours d'eau le plus proche du site est le **Croult**, petite rivière localisée à 3 km au nord-ouest du site. D'un linéaire de 12,3 km, il prend sa source à Goussainville rejoint la Morée au sud-ouest de Bonneuil en France et au nord de Dugny pour former la Vielle Mer qui se déverse dans la Seine à hauteur de Saint Denis.

Le site Auto 2001 est entièrement imperméabilisé (bâtiments, dalles de bétons, parkings et voies de circulation en enrobé) sur la zone d'exploitation. Les eaux pluviales de ruissellement sont collectées, régulées, traitées et rejetées dans un fossé présent au nord du site. Les eaux s'écoulent via des fossés vers le sud-ouest en direction du bassin.

Au vu de la distance entre le site de la société AUTO 2001 et ces cours d'eau, ces derniers restent peu vulnérables (ruissellement de surface) par rapport aux activités exercées sur le site.

◆ SDAGE Seine Normandie

Le projet se situe dans :

- Le bassin hydrographique Seine Normandie ;
- Le secteur Seine
- L'unité hydrographique Croult-Morée

Le SDAGE Seine Normandie, adopté le 29 octobre 2009, prend en compte les activités de tri/transit/valorisation des déchets métalliques, VHU, DIB et batteries usagées au travers notamment les défis et orientations suivantes :

- ☞ Défi 3 « Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses » et plus précisément « Promouvoir les actions à la source de réduction ou de suppression des rejets de substances dangereuses » (Orientation 8) et « soutenir les actions palliatives de réduction, en cas d'impossibilité d'action à la source » (orientation 9) au travers notamment de l'amélioration de la collecte, la rétention et le traitement des eaux pluviales lessivant les surfaces imperméabilisées (disposition 31) ».
- ☞ Défi 8 : limiter et prévenir le risque inondation et notamment Limiter le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation (Orientation 33) au travers notamment de la maîtrise de l'imperméabilisation et les débits de fuite en zones urbaines pour limiter le risque d'inondation à l'aval (disposition 145)

◆ SAGE Croult Enghien Vielle mer (Croult aval)

Ce SAGE est en cours d'élaboration et concernera la commune de Gonesse et le site AUTO 2001. Dans le cadre du SDAGE Seine-Normandie, quatre enjeux principaux ont été identifiés pour l'unité hydrographique Croult-Morée :

- ☞ Reconquérir la qualité des eaux superficielles
- ☞ Restaurer la dynamique fluviale, l'hydromorphologie des rivières, la continuité écologique et la diversité des habitats



- ☞ Lutter contre les inondations et maîtriser le ruissellement des zones en développement
- ☞ Protéger les aires d'alimentation de captage

En conclusion, le SDAGE et le SAGE ne s'opposent pas au projet. Cependant, il s'agit, dans l'étude d'impact, de montrer la compatibilité du projet avec les recommandations du SDAGE et du SAGE (notamment en ce qui concerne la maîtrise des pollutions dues aux substances dangereuses et limiter et prévenir le risque inondation).

◆ Risques naturels

La commune de Gonesse est située dans le périmètre d'un plan de prévention des risques naturels pour l'aléa Mouvement de Terrain (carrières souterraines). Le site est situé dans le périmètre d'une zone susceptible d'être affectée par des mouvements de terrains (cf. arrêté préfectoral n° 06-0046 du 5 janvier 2006 et PPRn de Gonesse, périmètres réglementaires en [annexe 19](#)). Cependant aucune carrière sous-cavée n'est présente au droit du site.

En ce qui concerne les autres risques naturels, la commune n'est pas située dans une zone à risque sismique. **La commune n'est pas non plus concernée par des risques d'inondations.**

En ce qui concerne les autres risques naturels, la commune est située dans une zone à risque sismique très faible selon décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010.

◆ Loi sur l'eau

L'exploitant d'une installation classée n'est pas soumis aux règles de procédure issues de la loi sur l'eau modifiée par la loi du 2 février 1995, même si son activité génère un impact pour le milieu aquatique. Désormais, cette loi modifiée énumère précisément les dispositions qui s'appliquent aux installations classées. La nomenclature « eau » fait l'objet de l'article R.214-1 du Code de l'environnement. La seule rubrique concernée est la 2.1.5.0 relative aux rejets d'eaux pluviales.

Néanmoins aucun écoulement de bassin naturel n'est intercepté par le projet au vu de la topographie.

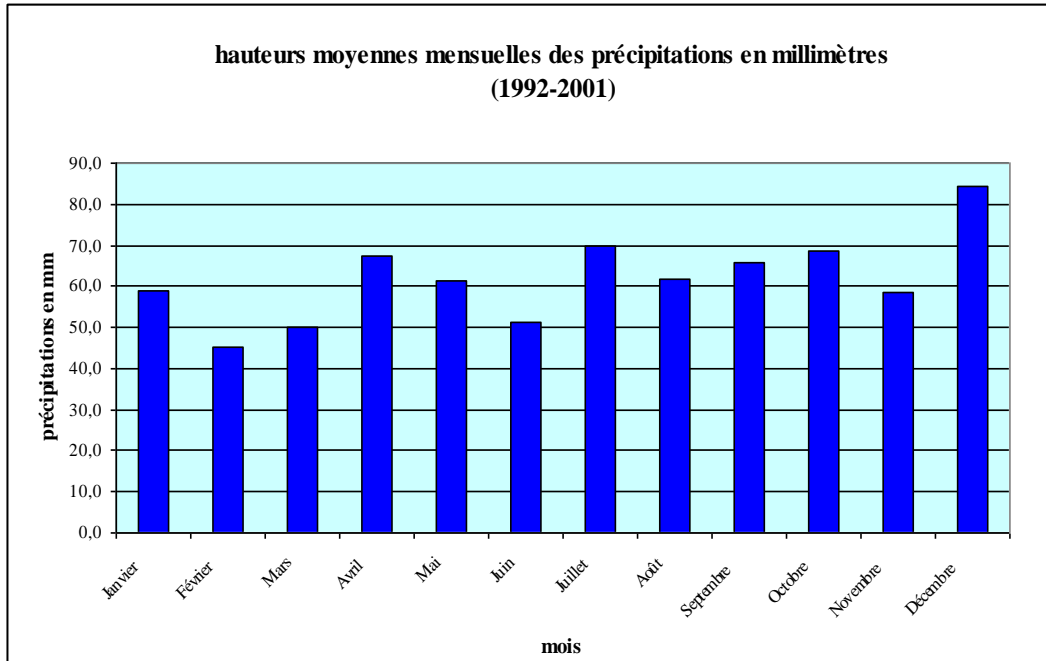
Le dossier ICPE fait également office de dossier Loi sur l'Eau.

◆ climat (source : Météo France centre départemental de du Val-d'Oise)

Les données climatiques ont été obtenues auprès de la météorologie nationale :
- station de Villiers-Adam (lieudit : le Bois de Fayel), située à environ 18 km au nord-ouest du site.
Ces statistiques des phénomènes climatiques sont données pour la période de 1992 à 2001.

Les précipitations :

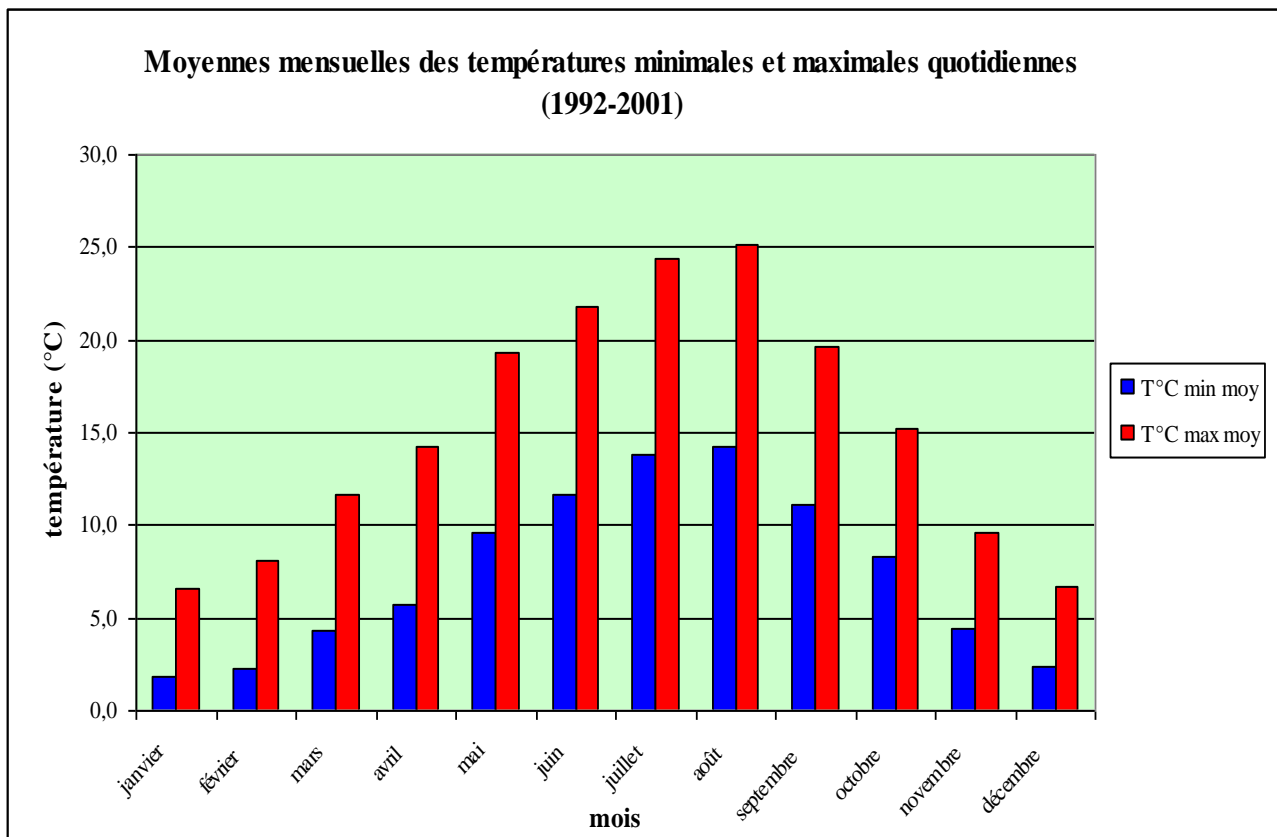
Les précipitations sont bien réparties sur les douze mois de l'année, avec un maximum en décembre (84,2 mm en moyenne) et un minimum en février (45,2 mm en moyenne). Sur une année, la hauteur totale enregistrée est de 742,9 mm soit une moyenne de 61,91 mm par mois.



Les températures :

En moyenne, les températures hivernales sont comprises entre 4,2 et 8,0°C et les températures estivales entre 15,3 et 19,6°C. Ces températures sont le reflet d'un climat tempéré.

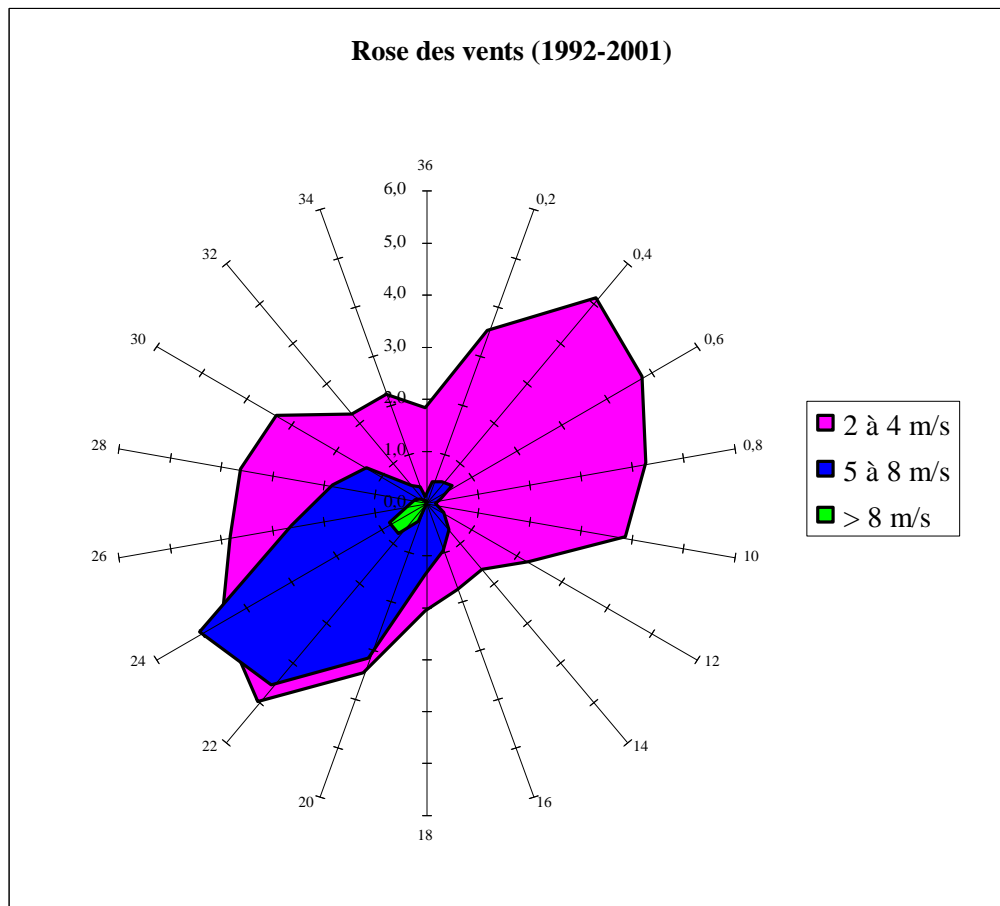
Les températures présentent des amplitudes moyennes (écart entre les moyennes des températures minimales et maximales). Le maximum d'amplitude est relevé pour le mois d'août avec une valeur de 10,9°C et le minimum pour le mois de décembre avec une valeur de l'ordre de 4,3°C.



Les vents :

Les vents dominants sont orientés de secteur sud/sud-ouest (fréquence 43,8 %). Les vents faibles (2 à 4 m/s) viennent majoritairement du nord-est (32,8 %) et du sud-ouest (31,8 %). Les vents les plus forts (> 8 m/s) viennent majoritairement du sud-ouest (82,7 %).

La rose des vents ci-après représente les fréquences moyennes des directions du vent en %.





2. milieu naturel

Gonesse est une commune semi urbanisée. Certaines parcelles autrefois utilisées pour la culture maraichère sont désormais réhabilitées en vastes zones d'aménagement telle que la ZAC des Tulipes localisée entre le site Auto 2001 et les pistes de l'Aéroport du Bourget.

Il reste cependant de vastes terres encore cultivées au nord, à l'est et au sud-est de la commune, la surface agricole utilisée représente 23,5 % de la surface de la commune. Cet espace est communément appelé le Triangle de Gonesse, espace agricole compris entre l'aéroport du Bourget et celui de Roissy et délimité par des grandes infrastructures routières et qui doit sa persistance aux nuisances de ces infrastructures.

La commune de Gonesse compte 60 hectares d'espaces verts.

Le site Auto 2001 est exploité depuis 1981 par une activité de récupération et recyclage de VHU et fut initialement le siège d'une exploitation de type carrière puis fut remblayé sur plusieurs dizaines de mètres au-delà du niveau du terrain naturel par des divers déchets du bâtiment.

La butte sur laquelle est implantée la société dite Butte des Tulipes ou du Sente des Postes est constituée de hautes herbes sans intérêt faunistique et floristique. Il s'agit initialement d'une formation artificielle de remblais recouvrant une ancienne décharge.

◆ Faune, flore, zones naturelles

La commune de Gonesse et la zone d'implantation de la société AUTO 2001 ne sont concernées par aucun inventaire, mesure de gestion ou de protection du milieu naturel ou de paysage dont la DRIEE Ile de France assure le suivi (cf. base de données Internet de la base de données Environnement CARMEN) :

- Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (Z.N.I.E.F.F.) ;
- Zone NATURA 2000 ;
- Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (Z.I.C.O.) ;
- Zone de Protection Spéciale (Z.P.S.) ;
- Zone NATURA 2000 ;
- Arrêté préfectoral de conservation du biotope ;
- Réserve naturelle ou réserve naturelle volontaire ;
- Parc Naturel Régional (P.N.R.) ;
- Site inscrit ou classé au titre de la loi du 2 mai 1930.

Les zones naturelles les plus proches recensées sont localisées à 2,4 km à l'est du site, et 3,5 km à l'ouest sud-ouest, il s'agit de plusieurs sites de ZPS de la Plaine Seine Saint Denis inscrit au titre de la Directive « Oiseaux » sous le N°112013. Ces sites comprennent également des ZNIEFF de type 1 et 2.



Zones naturelles règlementées à proximité du site AUTO 2001

source : géoportail.fr

Compte tenu de la distance supérieure à 2km, de la nature des activités pratiquées sur le site, des aménagements existants limitant notamment l’impact sur la pollution des eaux superficielles et souterraines, le site n’est pas susceptible d’avoir d’incidence sur les zones NATURA 2000 et ZNIEFF les plus proches.

Le site étant situé en zone industrielle aménagée et à la périphérie d’une petite zone urbaine, il ne présente que peu d’intérêt faunistique et floristique, on ne note aucune végétation remarquable d’arbres, arbustes, plantes sur et à proximité du site. Aucun inventaire dit Faune Flore n’a donc été mené.

Par ailleurs, il convient de souligner que la demande de modification porte sur le terrain d’assise actuel déjà exploité, aménagé et autorisé et non sur une extension sur un site naturel. Aucune espèce protégée n’a été recensée sur le site et au voisinage immédiat. Le milieu naturel à proximité du site est fortement anthropisé : zone d’aménagement concerté, autoroute A1 puis zone commerciale, grandes cultures, butte de remblais.

En ce qui concerne le Schéma Régional de Cohérences Ecologiques d’Île de France adopté le 21 octobre 2013, qui traite des corridors et continuums écologiques, des zones humides également regroupées sous le terme de la trame verte et bleue, d’après les données cartographiques de SRCE recueillies sur le site internet de la DRIEE, et notamment de la carte de la trame verte et bleue

des départements de Paris et de la Petite Couronne, le site et son voisinage immédiat ne sont pas concernés (cf. cartographie et légende en [annexe 45](#)) par :

- des corridors à préserver ou à restaurer ;
- des éléments à préserver ;
- des éléments fragmentant à traiter prioritairement
- des continuités en contexte urbain
- des autres éléments d'intérêt majeur

3. milieu humain

◆ Département du Val-d'Oise

Démographie : le département se caractérise par un dynamisme démographique certain. Le chiffre de ses habitants est passé de 841.000 en 1975 à 1.105.224 en 1999 et 1.157.052 en 2006. Le Val d'Oise est un département très dynamique de l'Île-de-France, son poids relatif dans la région est passé de 8,5% en 1975 à 10,09% en 1999.

Situation géographique : le département du Val d'Oise est constitué de 185 communes et s'étend sur une superficie de 1250 km². Il est le plus petit mais probablement un des plus complexes départements de la grande couronne, car il présente toutes les facettes possibles, avec des zones rurales et peu denses, qui côtoient des zones fortement urbanisées, des zones agricoles et des zones touristiques, une ville nouvelle chef-lieu de département, l'aéroport international de Roissy et un parc naturel régional.

Transports : le département dispose d'un réseau de transport dense : 5900 km de routes (dont 78 km d'autoroutes), 195 km de voies ferrées, 1 aéroport international (Roissy) et 1 aéroport susceptible d'accueillir une aviation d'affaires (Pontoise – Cormeilles), 58,5 km de voies navigables, 148 lignes régulières de bus.

Economie : l'activité industrielle du département est assurée par 4000 établissements dont 88% ont moins de 20 salariés. Les secteurs les plus représentés sont le travail des métaux, l'édition/imprimerie/reproduction et la fabrication d'équipements mécaniques. Deux secteurs ont une importance primordiale pour le développement économique du département : Roissy – Plaine de France et Cergy-pontoise.

◆ Ville de Gonesse

Le site se localise à environ 3 km au sud du centre-ville. La commune de Gonesse compte 26 262 habitants au recensement de 2007.

La surface totale de Gonesse est de 2009 hectares, répartie de la manière suivante, par occupation des sols décroissante :

- espace urbanisé ;
- zones d'activités ;
- espace non urbanisé : cultures, espace verts...



Occupation des sols autour du site AUTO 2001 :

source : géoportail.fr

Parcelles agricoles - cultures

Bâtiments Industriel, agricole ou commercial

Bâtiments d'habitations

Zones Urbaines Sensibles (quartier d'habitat dégradé, déséquilibre emploi habitat)

Le site est implanté au sud de la ZAC des Tulipes. Autour du site, on note la présence de terrains enherbés, de bâtiments à usage d'industries, d'activités et de services et d'importantes infrastructures routières (autoroute A1, routes nationales RD370 et RD317).

Les bâtiments les plus proches se localisent à l'ouest du site à une centaine de mètres sur la parcelle n° 88 qui accueille un bâtiment récent d'environ 21000 m² exploité par LA POSTE, et au nord sur la parcelle n°122 occupée par la station-service de carburant TOTAL, au sud à une cinquantaine de mètres, le bâtiment de la société TNT.

Sur les parcelles limitrophes de la société, sont présents :

- au nord, des terrains boisés et enherbés puis la station-service TOTAL, RD370 et au-delà des parcelles agricoles cultivées ;
- au sud-ouest, un terrain en friche ;
- au sud les bâtiments de la société TNT et au-delà l'autoroute A1 ;
- à l'est, l'exploitation de la société DLB,



- à l'ouest, la ZAC les Tulipes où se sont construits plusieurs bâtiments d'une très grande superficie.

Les plus proches habitations sont situées à environ 1 km à l'ouest sud-ouest du site sur la commune de Bonneuil-en-France.

◆ Occupation des sols et servitudes

La société AUTO 2001 exploite le terrain formé par les parcelles cadastrales n°s 123, 125, 127 et 38 de la section ZP. Ces parcelles font désormais partie, depuis septembre 2010, de la zone AU, du plan local d'urbanisme (PLU) de Gonesse (extrait du plan et règlement de la zone AU joint en [annexe 20](#)) qui a été révisé et approuvé par le conseil Municipal de Gonesse en date du 23 septembre 2010.

La première demande d'autorisation déposée en janvier 2002 avait été mise en suspens compte tenu notamment de l'incompatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Gonesse avec les activités de la société AUTO 2001, laquelle se trouvait jusqu'à lors en zone N1, dite Zone Naturelle.

En effet, par jugement de la Cour Administrative d'Appel de Versailles, puis du Conseil d'Etat et le Tribunal Administratif de CERGY-PONTOISE, la qualification en Zones Naturelles du secteur sur lequel est implantée la société AUTO 2001, ne correspondait pas à une qualification conforme aux caractéristiques réelles de la zone. Ainsi, une procédure de révision simplifiée du PLU avait été engagée par délibération de la commune de Gonesse en date du 12 février 2009.

Pour cela un projet de développement durable industriel couvrant le site Auto 2001 et au-delà a été fourni à la mairie de Gonesse. Le secteur a été requalifié (procédure de révision simplifiée du PLU) en zone AU permettant un aménagement industriel incluant les activités de la société AUTO 2001 y comprises les ICPE.

Les documents d'urbanisme (règlement de la zone AU et extrait de plan) justifiant de cette requalification sont joints en [annexe 20](#) du présent dossier de demande d'autorisation.

La route nationale RD 370 engendre une servitude de type T1 (cf. extrait du plan des servitudes en [annexe 21](#)), son fuseau affecte la bordure nord du site, mais aucune construction n'est présente à cet endroit.

Selon la Direction Générale de l'Aviation Civile, une servitude aéronautique grève le site, à savoir : une servitude de dégagement des avions décollant et atterrissant sur l'aéroport du Bourget. Le site est traversé partiellement par le cône d'envol et d'atterrissage d'une des pistes, dans ce cône, les constructions, les ouvrages, les arbres ne doivent pas dépasser une hauteur croissante avec l'éloignement de la piste (cf. document de la Direction Générale de l'Aviation Civile concernant les lignes de vols et les côtes NGF aéronautiques [annexe 22](#)).

L'implantation de la future ligne de broyage a donc dû tenir compte de cette servitude. Le point le plus haut de la ligne correspond à la cheminée d'extraction du système de traitement des poussières à 18 m. Selon l'implantation figurant sur le plan d'ensemble, l'espace disponible à l'aplomb de la cheminée est de 20,5 m, soit la différence entre la cote du TN 65.5 et la cote de



surface de dégagement du cône d'atterrissage évaluée à 86 m au droit de la cheminée. Ainsi la cheminée est placée en dessous, un balisage lumineux sera néanmoins mis en place sur les points les plus hauts de la ligne de broyage et sur la grue fixe (10-15 m) permettant d'alimenter la ligne.

Le site n'est inclus dans aucun périmètre de protection de captage d'eau destinée à l'alimentation humaine.

◆ Patrimoine culturel

La commune de Gonesse est pourvue de nombreux sites archéologiques reconnus, cependant le site n'est pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique, il siège sur une butte de remblais recouvrant une décharge (Cf. lettre de la DRAC Ile de France en [annexe 23](#)).

D'après le conservatoire régional des monuments historiques d'Ile de France, des édifices protégés au titre de monuments historiques sont présents dans un rayon de 5 km autour du site mais leur implantation n'affecte pas le site d'AUTO 2001 largement située à plus de 1 km et au-delà des prescriptions légales de 500 m.

Les sites classés les plus proches au titre des monuments historiques sont localisés :

- ▶ sur Gonesse à plus de 2 km au :
 - l'Eglise Saint Pierre Saint Paul de Gonesse 2,9 km au nord nord-ouest
 - le Pigeonnier d'Orgemont
 - le Pigeonnier de Garlande
 - l'Hôtel-Dieu (ancien)
- ▶ sur Aulnay sous bois, l'Eglise saint Sulpice à 3,4 km au sud-est du site
- ▶ sur le Blanc Mesnil la Cité d'Habitations Bon Marché à environ 2 km au sud-ouest

◆ Risques industriels voisins

Le site d'AUTO 2001 se situe à proximité de deux autres établissements classés ICPE, la station de service de carburant TOTAL, et la société DLB, récupération et recyclage de matériaux de démolition. Aucune zone de danger de ces établissements n'a été portée à connaissance d'AUTO 2001.

La commune n'est pas non plus située dans un périmètre d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques.

◆ Risques naturels

La commune est régie depuis le 13/05/2004 par un Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRn) pour l'aléa mouvement de terrain. La zone d'implantation du site est incluse dans la zone concernée par ce risque (carte du PPRn en [annexe 19](#)). Néanmoins le site, n'a pas fait l'objet à ce jour depuis 1981, d'effondrement de terrain.



En ce qui concerne les autres risques naturels, la commune est située dans une zone à risque sismique très faible selon décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010.

◆ **Infrastructures** (source carte IGN 2413 OT - cf. extrait en [annexe 9](#) et [géoportail.fr](#))

La commune de Gonesse est desservie par les liaisons routières principales suivantes :

- l'autoroute A1 dit Autoroute du Nord, au sud-est de la commune ;
- la RD317 à l'est du bourg ;
- la RD 370 qui relie Gonesse et Aulnay-Sous-Bois au sud-est ;
- la RD 47 au nord-est du bourg ;
- la RD 970 au nord-ouest du bourg ;
- la RD 84 traverse le bourg.

Les données sur le comptage routier sur le RD 370 que nous avons pu récolter fait état en 2009 de 20 000 véhicules par jour, le trafic routier lié à la venue de particuliers et de transporteurs sur le site devrait représenter moins de 0,5% du trafic de la route RD370.

Une voie de chemin de fer de trains de marchandise longe l'A3 à 700 m à l'ouest du site pour rejoindre la zone d'activités de Paris Nord. La plus proche ligne de train de passagers est la ligne RER B à 3 km au sud du site.

Le site de l'aéroport du Bourget est présent à 1 km à l'ouest. La piste 09/27 de cet aéroport entraîne à l'aplomb du site la présence d'une servitude aérienne d'atterrissage et de décollage. Il s'agit essentiellement d'avions d'affaires de petites tailles qui survolent la pointe nord-est du site. Par vent d'ouest (vent dominant), les avions y atterrissent et vent d'est les avions y décollent. En 2009 le nombre total de mouvement fut de 54 810, soit une moyenne quotidienne de 150 mouvements quotidiens et 276 mouvements en journée de pointe. En fonction de l'affluence entre 2 et 6 avions par heure sont susceptibles de survoler la pointe nord-est du site AUTO 2001.

L'aéroport de Roissy Charles de Gaulle est localisé à 6 km au nord-est.

La ZAC des Tulipes est desservie par les routes RD 317 à l'ouest et la RD370 au nord-est.

Les plus proches habitations sont situées à 1 km à l'ouest sud-ouest du site sur la commune de Bonneuil-en-France.

◆ **Qualité de l'air**

En ce qui concerne la qualité de l'air, la station permanente la plus proche du site AUTO 2001, mise en place par AIR PARIF (Association agréée pour la surveillance et l'étude de la pollution atmosphérique en région Ile de France), est la station de Gonesse, à environ 3,2 km au nord.

En 2012, l'indice européen de la qualité de l'air CitAir à Gonesse a été :

- très faible : 6 jours ;
- faible : 245 jours ;
- moyen : 80 jours.



- élevé : 30 jours
- très élevé : 0 jours

A noter que cette station se situe en zone péri-urbaine. Les concentrations mesurées sont donc représentatives des activités urbaines.

La qualité de l'air dans le secteur d'étude peut donc être considérée comme étant bonne.

A noter cependant la présence de plusieurs activités industrielles qui génèrent des gaz à effets de serre (circulation des engins, etc.) au voisinage immédiat du site :

- Trafic des avions aux niveaux des Aéroports du Bourget ;
- Trafic des camions et véhicules légers sur l'autoroute A1 ;
- Industriel et services de la zone d'activité des Tulipes.

Le milieu environnant du projet présente donc une sensibilité modérée envers une pollution de l'air.

Le secteur de GONESSE ne fait pas l'objet d'une zone d'action prioritaire pour l'air (ZAPA) ni d'un Plan de Protection de l'atmosphère (PPA).

◆ Le bruit

Les sources de bruit liées aux activités actuellement présentes sur le site AUTO 2001 sont les suivantes :

- ▶ utilisation de la grue, des pelles mécaniques, des chariots élévateurs, lors du traitement des véhicules hors d'usage,
- ▶ utilisation de la presse aplatisseuse,
- ▶ trafic routier lié aux camions de transport et véhicules de la clientèle,
- ▶ choc des pièces métalliques lors de leur manipulation avec le grappin.

Afin de vérifier la conformité du site vis-à-vis de la réglementation et notamment l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement, des mesures de bruits ont été réalisées en octobre 2011 par la société ESCE (rapport joint en [annexe 24](#)) en 4 points en limite de propriété et deux points en zone de référence en l'extérieur.

Une mesure de bruit ambiant lorsque la société n'est pas en activité a été réalisée en 2 points en zone de référence à l'extérieur, les niveaux de bruit résiduels mesurés sont supérieurs à 45 dB sur les 2 points. Les émergences ne doivent donc pas dépasser les 5 dB.

Les niveaux mesurés sont inférieurs à 70 dB et sont conformes aux exigences d'émergences réglementaires de l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997.

Ces exigences sont également reprises à l'article 6.2 de l'arrêté d'autorisation préfectoral du 9 août 2013.



En limite de propriété, le niveau sonore limite admissible est de 70 dB en période de jour (7h-22h) et 60db(A) en période de nuit. Le site ne fonctionnera que de 8h00 à 18 h00.

La ligne de broyage qui sera installé augmentera considérablement le bruit généré par le site. Selon les données du constructeur fournisseur de la ligne Lindeman (cf. données en [annexe 25](#)), la puissance sonore moyenne de l'ensemble de l'installation à proximité de celle-ci est de l'ordre de 126 dB (A). Des diagrammes de niveaux sonores en fonction la distance d'éloignement sont joints en [annexe 26](#).

Pendant la phase de réalisation de l'extension de la dalle de béton existante le bruit ne proviendra que des engins de terrassement et des véhicules apportant le béton sur le site. Le bruit émis sera donc faible et très intermittents.

Les sources de bruit à l'extérieur du site sont :

- ❖ le trafic de véhicules sur la route départementale RD 370 à 150 m au nord et l'autoroute A1 à 250 m au sud-est.
- ❖ le trafic aérien des avions transitant sur les aéroports du Bourget à 1 km au nord-ouest et de Roissy à 6 km au nord-est.
- ❖ Les activités des sociétés voisines et notamment celles de la société DLB qui utilise notamment un concasseur de béton

Les terrains sous-jacents à la ligne de broyage ayant été remblayés sur au moins une quinzaine de mètres d'épaisseur, une étude géotechnique préalable avec forages d'essais pressiométriques sera réalisée afin de dimensionner le type et la profondeur des fondations des points d'ancrage de la ligne, ce afin d'éviter tout désordre ultérieur une fois la ligne de broyage en service.

Cette étude ne sera commandée et réalisée qu'une fois le projet accepté par les services de l'état.

II. Analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents de l'installation sur l'environnement

1. impact paysager

- ◆ **composantes paysagères** (cf. plan des abords au 1/4000^e en [annexe 3](#))

Le site est implanté au sud de la ZAC des Tulipes laquelle est localisée au sud de la commune de Gonesse. Autour du site, on note la présence de terrains enherbés, de bâtiments à usage d'industries, d'activités et de services et d'importantes infracteurs (Autoroute A1, route départementale RD370 et RD317).

Les bâtiments les plus proches se localisent à l'ouest du site à une centaine de mètres sur la parcelle n° 88 qui accueille un bâtiment récent de 21000 m² environ exploité par LA POSTE, et au nord sur la parcelle n°88 occupée par la station-service de carburants TOTAL.

Sur les parcelles limitrophes de la société, sont présents :

- au nord, en contrebas de la butte et du site, des terrains boisés et enherbés puis la station-service TOTAL, la RD 370 et au-delà de vastes terrains agricoles utilisés pour la culture.
- au sud-ouest, également sur la butte et au-dessus topographiquement, un terrain en friche et en cours d'aménagement ;
- au sud, au pied de la butte, les bâtiments de la société TNT et au-delà l'autoroute A1 ;
- à l'est, également sur la butte, l'exploitation de la société DLB,
- à l'ouest, en contrebas de la butte, la ZAC les Tulipes où se sont construits plusieurs bâtiments d'une très grande superficie, des bassins de rétention/infiltration sont présents au pied de la butte.

D'après les données collectées auprès de la base de données Internet CARMEN, la société AUTO 2001 n'est pas située dans une zone ZNIEFF et autre zone naturelle règlementée.

Les plus proches habitations sont situées à 1 km à l'ouest sud-ouest du site sur la commune de Bonneuil-en-France.

Un talus de terre ceinture la zone d'exploitation présente au sommet de la butte et de fait elle se trouve encaissée d'où un impact visuel quasi nul.



Types de talus présents en bordure de la zone d'exploitation et au sommet de la butte

Leurs hauteurs varient de 2 m en bordures NE et SO à 6m en bordure Sud.



Les talus de la butte sont végétalisés au moyen d'arbres et d'arbustes.

L'impact paysagé est donc très faible.

A l'intérieur du site les stockages de déchets métalliques seront séparés selon leur nature et espacés les uns des autres. Des voies de circulations dégagées en permanence permettront un accès facile à tous les endroits du chantier.

Les sommets de la ligne de broyage, de sa cheminée (18m), de la grue fixe et des stockages connexes (10 m), seront susceptibles d'être visibles depuis l'extérieur.

Les abords et les flancs de la butte sont végétalisés au moyen de hautes herbes, de haies, d'arbres et d'arbustes. Les merlons de terres périphériques, les arbres et les haies présents sur les flancs et au sommet de la butte permettront de masquer les tas de VHU et autres matières métalliques à broyer. Seules les parties les plus hautes de la ligne de broyage ainsi que la grue fixe pourront être éventuellement visibles depuis la ZAC à l'ouest et de l'autoroute A1 à l'est. Les murs anti bruits capotant la ligne permettront également de masquer une très grande partie des éléments la ligne de broyage. De nouveaux arbustes à feuillage persistant compléteront l'écran visuel et seront implantés sur les flancs ouest et est de la butte au plus près de la ligne de broyage.

◆ accès au site

Les arrivages des camions et des véhicules des clients se font depuis la voie d'accès au nord du site aménagée depuis la RD 370, et seulement dans le sens Gonesse-Aulnay. Les véhicules venant d'Aulnay sont obligés de faire demi-tour au moyen d'un rond-point sur Gonesse.

La voie d'accès est suffisamment large pour que deux camions puissent se croiser, deux ralentisseurs obligent le ralentissement des véhicules. Cette voie débouche sur le parking clientèle et sur les deux accès au chantier pour les camions de transport.



Voie d'accès au site depuis la RD 370 au nord

Les véhicules et cyclomoteurs hors d'usage sont apportés sur le site par les camions de transport de la société. Les autobus et camions hors d'usage sont généralement apportés par les clients.

Les véhicules de la société sont garés sur le site lorsqu'ils ne sont pas en service.

En moyenne, il y a une quinzaine de rotations de véhicules de transport par jour dont un tiers de véhicules appartenant à des sociétés clientes. A terme, une fois l'installation de broyage mise en place, une cinquantaine de camions par jour sont susceptibles d'apporter et récupérer des matières.

Le site reçoit une centaine de visites par jour de particuliers acheteurs de pièces détachées neuves et d'occasion.

Un panneau sera placé à l'entrée du site, il indiquera la nature des déchets admis sur le site et l'obligation de se présenter au bureau avant de pénétrer sur le chantier.

- ◆ **Aménagement de la surface du site** (cf. plans d'aménagement actuel et futur au 1/600^e en [annexe 5 et 6](#))

Le plan d'ensemble et d'aménagement actuel est porté en [annexe 4](#). Le plan d'ensemble comprenant les nouvelles activités est porté en [annexe 5](#).

La zone d'exploitation se situe à Gonesse en bordure de l'Autoroute A1 sur une butte de remblais. Cette butte est surélevée d'environ 15 à 20 m par rapport au terrain de la ZAC présente à l'ouest. Le site comprend les parcelles cadastrales n^{os} 23, 125, 127, et 38 de la section ZP. Une clôture grillagée et localement formée de bardage métallique est présente à la périphérie du site. La



périphérie de la zone d'exploitation est également marquée physiquement par un merlon de terre d'au minimum 2 mètres de haut.

Le site n'est accessible au nord que depuis la route RD 370. Une voie d'accès privée permet d'accéder au parking client central. Un portail métallique est présent à l'entrée nord de cette voie d'accès.

La superficie totale des parcelles cadastrales est de 79 016 m². La surface d'exploitation représente environ 46 500 m² répartie en zone bétonnée (48%), zone enrobée (55%), zone bâtie (7%). Le reste étant occupé par les talus bordant le site, la voie d'accès, les deux bassins de rétention au nord et au sud, le parking de la clientèle.

Seule la zone sud, sud-ouest du site, le parking client et la voie d'accès ne sont pas bétonnées. A court terme il est projeté de réaliser une dalle de béton au sud et sud-ouest, prochaine zone d'accueil de la chaîne de broyage et des déchets métalliques qui y seront traités.

Le site comprend quatre bâtiments, des zones de stockages, une zone de traitement des VHU, des voies de circulation, un parking d'accueil des clients, deux bassins de rétention des eaux pluviales.

Il existe plusieurs bâtiments :

- ↳ le bâtiment de 1900 m² au centre du site en bardage métallique d'environ 7 mètres de hauteur dont le sol est revêtu d'une dalle de béton. Au sein de ce bâtiment se trouvent actuellement :
 - l'atelier de réparation entretien de véhicules comprenant 3 ponts de levage et ses outils mécaniques,
 - une zone de stockage de pneus neufs en rayons,
 - une zone de stockage des pièces détachées neuves en rayons,
 - une zone de stockage de pièces détachées d'occasion en rayons.

Ces deux dernières zones ne sont pas accessibles au public, les pièces sont demandées au comptoir de réception où elles sont servies. Seule une zone de stockage de pneus d'occasion sur racks métalliques est accessible au public.

A court terme il est projeté de réserver au sein de ce bâtiment une surface de 250 m² qui servira d'atelier mécanique et de stockage des pièces de rechange de la ligne de broyage.

- ↳ un bâtiment de 1000 m² sur la zone nord du site pourvu d'une dalle de béton en bardage métallique d'environ 7 mètres de hauteur destiné :
 - au démontage et à la dépollution des VHU (présence de 15 ponts élévateurs) ;
 - au stockage du matériel et équipements servant au fonctionnement de l'activité (engins de manutention, compresseur air, cuves aériennes de gazoil et de GNR, etc.) ;
 - au stockage de pièces démontées sur racks métalliques.
- ↳ des locaux avec réfectoire, sanitaire (WC, douches) et un vestiaire pour le personnel de chantier,
- ↳ un bâtiment préfabriqué avec étage d'environ 100 m² qui accueille le secrétariat, les bureaux de la direction, une cuisine, un sanitaire, le local de pesage de la bascule.



Un dossier de demande de permis de construire a été déposé le 17 mai 2018 pour notamment pour le bâtiment technique du broyeur et les alvéoles de stockage. Le récépissé de dépôt est joint en annexe 52.

NB sur dossier de PC déposé : S'agissant d'un secteur à plan de masse et selon demande de la mairie de Gonesse, le permis de construire a dû porter également sur la construction deux nouveaux bâtiments de stockages. Un premier en lieu et place du magasin de stockage des pièces détachées, il aura le même usage et un second à usage de bureaux et de stockage en bordure Ouest du site. Il convient de noter qu'il est peu probable que ces bâtiments soient réalisés. Ils pourraient l'être à long terme, dès lors il serait porté à la connaissance du préfet les modifications correspondantes.

Le parking client en enrobé d'une superficie de 2000 m² permet d'accueillir une centaine de véhicules légers. Le reste du site dite zone chantier, est strictement interdite au public. Une petite zone de dépôt au sein de box béton sera néanmoins aménagé au sud-Ouest pour les professionnels et particuliers désireux de déposer des déchets métalliques (achat au détail) et autres. Une fois pesés, ils seront déposés sous la surveillance d'un membre du personnel dans les box correspondant selon natures.

Egalement, une zone clôturée d'environ 2000 m² de stockage de VHU dépollués (1150 m²) pour démontage par le client sera mise à disposition au sud et à l'ouest du magasin. Cette zone dispose d'une dalle de béton associée à un traitement des eaux de ruissellement (STEP1). L'accès se fait obligatoirement par l'intérieur du magasin quand celui-ci est ouvert. Les VHU sont disposés en rangées et suffisamment espacés des uns des autres pour permettre un démontage de l'ensemble des éléments de carrosserie : capots, portes, ailes, pare-chocs, hayons, optique de phare, clignotant, rétroviseur, etc., de l'habitacle intérieur (éléments du tableau de bords) et de petites mécaniques (alternateurs, démarreurs, etc.).

Le parc de VHU accessible au client est renouvelé toutes les semaines. Des équipements de sécurité sont mis à disposition. Les outils nécessaires au démontage ne sont quant à eux pas fournis.

La zone chantier (zone de stockage et travail) n'est accessible que par deux entrées situées au niveau du parking client, l'une permet d'accéder à la zone sud, l'autre à la zone nord par rapport au magasin de stockage de pièces détachées et du parking client.

La zone chantier est entièrement étanche, à savoir elle est revêtue soit d'une dalle de béton (48%) soit d'un enrobé de bitume (55%). L'aire actuellement en enrobé au sud-ouest permet le stockage de VHU en attente de dépollution. Il est projeté d'y réaliser la chaîne de broyage. Ainsi cette zone sera au préalable complètement recouverte d'une dalle de béton.

La zone nord constitue la zone de dépollution et démontage des VHU légers (particulier, utilitaire) et de démantèlement, découpage des VHU lourds (autobus, camion) sur près de 1000 m², au moyen d'une pince cisaille et au besoin d'un chalumeau.

Elle comprend également :

- un parc de stockage de VHU légers en attente de dépollution sur environ 1500 m² ;
- les stockages de déchets issus de la dépollution et du démontage ;



- des zones de stockages des pièces destinées soit au réemploi soit au recyclage issus du démantèlement des VHU.

Deux dalles de béton y sont présentes, la première (DB1) sur la pointe nord et à l'est du bâtiment de dépollution/démontage de 1000 m², est associé à deux débourbeurs séparateurs d'hydrocarbures enterrés (DS1 et DS2). Les eaux sont ensuite relevées (poste de relevage) sur une cuve de rétention aérienne de 120 m³ et un décanteur lamellaire aérien de 30 l/s (STEP1) avant rejet sur le bassin de rétention n°1 de 1000 m³ au nord. La seconde dalle (DB3) de béton prolonge la première vers le sud jusqu'au magasin de stockage des pièces détachées. Cette dalle est raccordée sur le système de traitement comprenant cuve de rétention de 120 m³ et décanteur séparateur d'hydrocarbures de 30 l/s (STEP1).

La mise en rétention de ces deux dalles peut être réalisée au moyen de l'arrêt manuel des pompes de relevage placées soit en entrée soit en sortie de la cuve de rétention aérienne. Le diamètre important des canalisations et la forme en pointe de diamant inversé des dalles permettent de retenir un important volume.

Au sud du site, l'actuelle dalle de béton (DB2) côté est d'une surface d'environ 10 400 m² permet actuellement le stockage sur près de 1500 m² des VHU de type lourds (autobus, camion) en attente de démantèlement. Elle sert également d'aire de stationnement des véhicules de transport de la société, de bennes vides et d'autres véhicules nécessaires au fonctionnement de la société (balayeuse, pelles mécaniques, etc.), des batteries usagées en bacs, des véhicules 2 roues.

Après autorisation, cette dalle de béton DB2 permettra d'accueillir :

- la zone de stockage des matières métalliques à broyer sur près de 3600 m²,
- une activité de collecte/transit/regroupement de déchets divers :
 - déchets de métaux ferreux et non ferreux sur environ en tas, en bennes et en bacs ou casiers, la presse cisaille permettra de reconditionner les ferrailles volumineuses ;
 - déchets triés ou en mélange de papiers/cartons/bois/plastiques/caoutchouc en bennes de 30 m³, au maximum 300 m³ seront présents ;
 - des batteries usagées collectées auprès d'autres opérateurs économiques, elles seront stockées à plat dans des bacs résistants aux acides et fermés au moyen d'un couvercle sur une surface de 150 m² environ;
 - Occasionnellement en fonction des nouveaux marchés, il est possible que transit également de déchets verts en benne de 30 m³ et des gravats inertes au sein d'une case en béton.
- une zone de dépôt de déchets en apports volontaires (déchetterie professionnelle) au sein de box.

Un débourbeur séparateur d'hydrocarbures enterré (STEP3) traite les eaux pluviales de ruissellement avant rejet sur un bassin de rétention (n°2) de 2150 m³ de volume utile.

Actuellement la zone sud côté ouest en enrobé comprend un vaste parc de véhicules en attente de dépollution. Elle sera pourvue d'une dalle de béton (DB4), puisque le projet prévoit la réalisation en lieu et place d'une ligne de broyage de VHU comprenant prébroyeur, broyeur, tri des résidus de broyage et des non ferreux.



Cette ligne sera installée selon un axe sud-est / nord-ouest sur une longueur de près de 110 m et une largeur de 20 à 60 m. Les stockages de matières métalliques à broyer occuperont une surface d'environ 3600 m², la hauteur du tas pourra atteindre les 10 m. Une grue électrique fixe d'une dizaine de mètres de hauteur équilibrée hydrauliquement permettra le chargement des matières dans le prébroyeur présent en amont du broyeur.

Cette zone comprendra une vaste zone libre de tout stockage afin de permettre les chargements et déchargements de matières, la circulation et les manœuvres des engins de chantiers (pelles mécaniques) et des camions de transports entrants et sortants. Le pont bascule existant servira aux flux entrants et flux sortants. Il sera équipé dès autorisation d'un portique de détection de radioactivité.

Un deuxième pont bascule pourra être installé, dès lors l'un sera utilisé pour les flux entrants et l'autre pour les flux sortants afin de réguler plus facilement les flux et d'éviter l'attente et le croisement des camions.

Ce pont sera positionné à proximité des bureaux comprenant le local pesage face à l'entrée la zone sud chantier.

Le traitement des eaux de la future dalle béton (DB4) sera assuré par une cuve de régulation décantation aérienne de 120 m³ et un décanteur lamellaire séparateur d'hydrocarbures de 30 l/s (STEP4) avant rejet sur le bassin de rétention n°2 de 2150 m³ existant au sud-est. Ce bassin est rectangulaire et dispose d'une géomembrane étanche. Son volume total est de 2650m³. Un régulateur de débit sera positionné à 0,6 m du fond permettant de conserver un volume d'eau de 500m³ faisant office de réserve incendie et le rejet se fera sur le fossé ouest (point de rejet n°2).

La zone ouest derrière le bâtiment magasin fait office de voies de circulation entre la partie nord et sud du site. Des pneumatiques démontés des VHU y sont également stockés les uns sur les autres en 3 tas d'environ 130 m² chacun. Il s'agit de pneumatiques soit démontés sur site soit collectés auprès d'autres opérateurs. Il y aura deux tas de pneumatiques usagés réutilisables (vente à l'export et à des sociétés spécialisées vente de pièces détachées d'occasion) et un tas de pneumatiques usagés non réutilisables en attente d'expédition vers la filière de recyclage (Société RECAM SONOFADEX à Nouan le Fuzelier). Cette zone est dotée d'une dalle de béton (DB3) en rétention.

En fonction des arrivages, un second parc de VHU en attente de dépollution pourra également être présent le long de la bordure ouest sur 700 m².

Une zone de 2000 m² est présente au sud et à l'ouest du magasin de pièces détachées, il s'agit d'un parc de VHU (surface occupée par les VHU de 1150m²) destiné au démontage des pièces par le client. Il s'agit d'une zone clôturée avec passage obligatoire par la réception client dans le magasin.

Une voie de circulation faisant office de servitude de passage sera instaurée au sud-est afin de permettre l'accès aux terrains présents sur la bute plus au sud. Ces terrains sont en cours de terrassement. Ils sont surélevés d'environ 7-8 m par rapport au site AUTO 2001.



Le site est alimenté en eau du réseau public d'eau potable pour les besoins sanitaires (WC, lavabos, douches, réfectoire), le nettoyage avec l'aide d'une balayeuse mécanique des aires du chantier lorsque cela est nécessaire (3 à 4 fois par an) et le lavage au jet des engins et véhicules de la société.

Les eaux usées en provenance des sanitaires pour le personnel de la société sont actuellement collectées au sein de fosses septiques en l'absence de possibilité de raccordement au réseau d'eaux usées collectif sur la ZAC des Tulipes au nord du site. Ce raccordement n'est pas envisageable, il s'agit d'un réseau collectif mais non géré par la commune de Gonesse.

Deux forages d'eaux souterraines sont présents en bordure ouest du site. Ils permettent d'alimenter deux poteaux incendie et au besoin le bassin de réserve incendie au sud-est du site.

Le forage présent à l'angle sud-ouest permettra de réalimenter de façon occasionnelle :

- le bac de décantation de 16 m³ du système de traitement de l'air par voie humide qui fonctionne en circuit fermé.
- une future cuve de 20 m³ servant à alimenter le réseau d'extinction incendie réparti sur la ligne et qui sera composée de 8 RIA avec lances incendie et d'un système de rampes d'étouffement/extinction automatique au niveau du zerdirator.

Ces forages d'eaux souterraines ne seront donc utilisés que de façon exceptionnelle en cas d'incendie. Chacun des deux forages dispose, dans un local technique fermé à clé, d'une coupure par vanne mécanique (action manuelle) et d'une coupure électrique (bouton d'allumage sur armoire électrique de commande). Seul le chef de chantier a accès à ces locaux.

Le terrain dispose de trois dalles de béton et une dalle d'enrobé bitumineux, toutes raccordées sur un système de traitement des eaux pluviales de ruissellement. Une 4^{ième} dalle de béton sera réalisée au sud-ouest au droit de l'aire actuellement en enrobé et qui permettra de recevoir la ligne du futur du broyeur et des matières à broyer et celles traitées en sortie.

Cette dalle de béton sera réalisée dans un délai d'une année suivant la notification de l'arrêté d'autorisation de demande de modification.

Des espaces entre les stockages d'au moins 4 m de large permettront la circulation et la manutention des matières ainsi qu'une claire identification selon leur nature.

◆ servitudes au titre des monuments historiques et sites archéologiques

Le site n'est pas situé dans un périmètre de protection des monuments historiques et aucun site archéologique n'est recensé dans le secteur.

2. émissions de bruit

Les sources de bruit liées à l'activité sont les suivantes :

- ▶ Utilisation de chariots élévateurs, lors du déplacement des véhicules hors d'usage,
- ▶ utilisation d'outils mécaniques à pression pour le démontage et la réparation des véhicules,
- ▶ fonctionnement de la presse et de la cisaille,
- ▶ trafic routier lié aux camions de transport et véhicules de la clientèle.



Les sources de bruit liées aux nouvelles activités seront les suivantes :

- ▶ fonctionnement de la ligne de broyage de VHU et autres ferrailles légères,
- ▶ augmentation du trafic routier lié aux camions de transport apportant et expédiant les déchets,
- ▶ Augmentation de l'utilisation d'engins de manutention sur site lié à l'augmentation des déchets récupérés (batteries usagées, métaux ferreux non ferreux, DIB).

Une cinquantaine de véhicules légers et lourds sont susceptibles de transiter par jour sur le site, ce qui correspond en terme d'impact sur le réseau routier (comparaison avec état du trafic en 2009, 20000 véhicules/jour) à environ 0,25% du trafic journalier sur le RD 370 à GONESSE.

A cela s'ajoute les bruits liés aux :

- activités et transports de la société voisine DLB à l'est également sur la butte,
- activités et transports des sociétés sur la ZAC au nord-ouest en contrebas de la butte,
- trafics routiers, en contrebas de la butte avec l'A1 présente à 230 au sud-est, le RD370 à 170 m au nord-est,
- trafics aériens (aéroports du Bourget à 1,2 km à l'ouest et Roissy Charles de Gaulle à 6 km).

Les chariots de manutention utilisés et engins de chantier sur le site sont conformes aux dispositions en vigueur. En cas de non-conformité d'ordre mécanique relevé lors d'un contrôle, la société y remédie aussi tôt en procédant aux travaux nécessaires (cf. rapport de contrôle des engins de chantier de l'exploitation en [annexe 27](#)).

Afin de vérifier la conformité du site vis-à-vis de la réglementation et notamment l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement, des mesures de bruits ont été réalisées en **octobre 2011** par la société ESCE (rapport joint en [annexe 24](#)) en 4 points en limite de propriété et deux points en zone de référence en l'extérieur.

Une mesure de bruit ambiant lorsque la société n'est pas en activité a été réalisée en 2 points en zone de référence à l'extérieur, les niveaux de bruit résiduels mesurés sont supérieurs à 45 dB sur les 2 points. Les émergences ne doivent donc pas dépasser les 5 dB.

Les niveaux mesurés furent inférieurs à 70dB et furent conformes aux exigences d'émergences réglementaires de l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997.

Pendant la phase de réalisation de l'extension de la dalle de béton existante le bruit ne proviendra que des engins de terrassement et des véhicules apportant le béton sur le site. Le bruit émis sera donc faible et très intermittents.

Les horaires de fonctionnement du broyeur seront de 8h-18h/ du lundi au vendredi.

La ligne de broyage qui sera installée augmentera le bruit global généré par le site. Selon les données du constructeur fournisseur de la ligne Lindeman (cf. données en [annexe 25](#)), la puissance sonore moyenne de l'ensemble de l'installation à proximité de celle-ci est de 126 dB (A).



Le niveau de puissance sonore des éléments formant la ligne est détaillé en [annexe 25](#), il est au minimum de 90 dB(A) et d'au maximum 127 dB(A).

Les éléments les plus bruyants de la ligne seront :

- Le broyeur et son moteur d'entraînement pour 120-127dB(a)
- Le tambour magnétique pour 115 - 118 dB (A)
- Le tambour de séparation ou cascade pour 110 - 120 dB (A)
- Le trommel pour 112 - 125 dB (A)

Des diagrammes de niveaux sonores en fonction la distance d'éloignement avec et sans mur anti bruit sont joints en [annexe 26](#). Y sont portés les niveaux sonores estimés en limites de propriété au plus près de la ligne.

Ainsi au plus près de ligne de broyage, aux niveaux des limites de propriétés du site les niveaux sonores en l'absence de mur anti bruit, seraient de :

- ❖ 88 dB(A), à 30 m au niveau de la limite de propriété sud-ouest,
- ❖ 77 dB(A), à 100 m au niveau de la limite de propriété sud-est,
- ❖ 76dB(A), à 120 m au niveau de la limite de propriété sud-ouest,
- ❖ 75dB(A), à 140 m au niveau de la limite de propriété est,
- ❖ 65dB(A) à 400 m au niveau de la limite de propriété à l'extrémité nord.

Sur 4 points, en l'absence de mur anti bruit, les niveaux sonores estimés sont supérieurs à la valeur seuil règlementaire de 70 dB(A) prescrite dans l'arrêté d'autorisation de la société. Néanmoins les niveaux sonores devraient être moindre à ces points compte tenu de la topographie, certains points sont situés largement en dessous du niveau du broyeur (pied de la bute).

Le second diagramme permet de montrer que sur l'ensemble des points, les niveaux sonores seraient respectés si des écrans insonorisant venaient à être présents autour de la ligne de broyage.

Il convient également de souligner que l'environnement du site est favorable ou peu sensible puisque :

- Les plus proches habitations sont éloignées du site puisqu'étant situées au plus près à 1 km à l'ouest sud-ouest sur la commune de Bonneuil-en-France,
- L'installation se fera en hauteur sur une bute de plus d'une quinzaine de mètres, ce qui atténuera l'impact sonore en contrebas de la bute et au niveau de la ZAC,
- La présence de talus de terre en bordure de la zone chantier et notamment celui présent juste au sud-ouest car au-delà de la limite de propriété le terrain est topographiquement placé à +13 m au-dessus de la zone d'implantation de la ligne de broyage et permettra une importante atténuation de la propagation des ondes sonores,
- Les nuisances sonores présentes aux alentours du site sont susceptibles de couvrir en partie le bruit de la ligne de broyage.

3. rejets dans l'air



Actuellement, les seuls rejets atmosphériques issus de l'activité proviennent des gaz d'échappement des engins de chantier et de l'envol de poussières.

Si besoin, en l'absence de restriction liée à la sécheresse, un arrosage des aires permet de limiter les envols de poussières. L'eau provient du réseau d'eau potable. La consommation annuelle estimée est de 100 m³.

On peut également noter les vapeurs de carburants au moment du remplissage des cuves carburants mais compte tenu des faibles volumes mis en jeu, les concentrations de COV ne sont pas significatives.

Les fluides frigorigènes présent dans les climatiseurs de VHU sont extraits à la source au moyen d'un extracteur puis sont stockés dans des réservoirs.

Sur la future ligne de broyage, le broyeur et l'aéro-séparateur à tambour rejettent dans l'air des grosses particules et de fines poussières. Un système d'aspiration et de traitement de l'air sera donc mis en place, il constitue également un moyen de séparation et de tri des fractions légères des fractions lourdes. Les polluants susceptibles d'être émis après traitement en sortie de la cheminée d'extraction dans l'atmosphère ne sont que de fines particules (poussières métalliques).

Aucun brulage et aucune incinération de déchet ne sont et ne seront réalisés sur le site.

4. émissions lumineuses

Le site est équipé à l'extérieur de quelques projecteurs halogènes et lampes à incandescence disposés sur les murs des bâtiments. Ces lumières sont utilisées lorsqu'il fait sombre surtout en période hivernale.

Les bâtiments sont équipés d'éclairage type néon.

L'ensemble des éclairages est systématiquement éteint une fois la journée de travail terminée.

Compte tenu de la présence d'une servitude de dégagement aérienne, un balisage lumineux avertisseur sera réalisé aux points hauts de la ligne de broyage et de la grue d'alimentation.

5. déchets

L'activité même de la société AUTO 2001 sera le regroupement, la dépollution le démontage le broyage de véhicules hors d'usage mais aussi la récupération et le transit de déchets non dangereux (métaux ferreux non ferreux, papiers/cartons, plastiques, bois, pneumatique) et dangereux (batteries usagées), avant mise en filière de revalorisation

Les déchets produits par le site seront :

- ▶ Ceux issues des procédés de traitement des déchets :
- les fluides usagés, les filtres et les batteries issues de la dépollution
- les pièces revalorisables issues du démontage
- les matières issues de la ligne de broyage et de séparation des VHU et ferrailles légères



- ▶ Ceux issus des systèmes de traitement des eaux pluviales des aires étanches extérieures :
 - les boues et hydrocarbures provenant des décanteurs séparateurs à hydrocarbures.
- ▶ Ceux issus des systèmes de traitement de l'air aspiré sur la ligne de broyage :
 - les boues provenant du séparateur à voie humide du système de traitement des poussières
 - les poussières des filtres à manches

■ déchets issus de la dépollution des VHU

Au regard des 5 dernières années, le volume de véhicules légers pris en charge pour dépollution/démontage devrait se situer à au maximum à 14500 VHU par an. Néanmoins, il est possible que ce nombre augmente compte tenu des marchés que doit obtenir la société AUTO 2001 avec les compagnies d'assurances.

- ⊕ **Les batteries** usagées sont retirées et placées manuellement à plat dans des bacs étanches spéciaux. Au maximum, une quarantaine de bacs seront stockés avant enlèvement.

Ces bacs sont couverts et placés sur l'aire étanche bétonnée à proximité du bâtiment puis déplacés sur l'aire de regroupement au sud du site. Le retrait de la batterie est la première opération sur le VHU car elle permet de neutraliser le circuit électrique et donc pour certains véhicules les airbags.

A noter que des batteries en provenance d'autres sociétés (garages automobiles) seront collectées et regroupées au sud du site sur l'aire bétonnée dédiée avant élimination vers une entreprise spécialisée (cf. paragraphe collecte de batteries usagées).

Les VHU sont déposés et stabilisés sur des ponts fixes métalliques en hauteur. Une dizaine de chaises permettent la dépollution simultanée d'une dizaine de VHU.

- ⊕ **Les huiles usagées des moteurs**, sont retirées par vidange gravitaire puis stockées via des flexibles dans une cuve enterrée double paroi de 5000 l. La collecte gratuite de ces huiles se fait par une société spécialisée agréée environ 1 à 2 fois par mois ou plus si besoin.
- ⊕ **Les carburants** tels que l'essence et le gazoil sont retirés par vidange gravitaire (après perçage du réservoir) puis transvasés dans une cuve enterrée double enveloppe avec détecteur de fuite comprenant deux compartiments de 12500 l. Une pompe permet de réutiliser les carburants dans les véhicules de la société et du personnel.
- ⊕ **Le liquide de refroidissement et le liquide lave-glace** sont extraits par pompe aspirante (perçage des durites) et placés en mélange dans une cuve aérienne à l'abri bien identifiée de 1500 l sur rétention. La collecte de ses liquides se fait environ une fois par an.
- ⊕ **Les liquides freins et les huiles hydrauliques (boîtes de vitesses, amortisseurs, direction assistée, etc.)** sont retirés en fonction des véhicules soit selon le même procédé et placés dans une cuve aérienne à l'abri bien identifiée de 1500 l sur rétention soit par vidange gravitaire dans la cuve enterrée des huiles usagées. La collecte de ces liquides se fait tous les deux mois ou plus si besoin par une société spécialisée agréée.



- ⊕ Les **roues pneumatiques** qui peuvent être réutilisées sont retirées des véhicules puis stockées pour être revendues soit aux particuliers (stockage sur une aire clôturée) soit à des sociétés (professionnels du pneu, exportateurs, etc.). Les pneus trop usagés sont également retirés et stockés avant expédition en filière de recyclage.

Les pneus issus du démontage sur site sont stockés en rangées les uns sur les autres, sur plusieurs aires de stockages en fonction de leur destination ultérieure.

- La première d'environ 90 m² à l'est du magasin est composé de pneus VL et PL en mauvais état et non revendable à mettre en filière de recyclage,
- La seconde d'environ 130 m² à l'ouest du magasin est composée d'environ 1000 pneus de véhicules légers à mettre en filière de réemploi (revente à l'export ou à des sociétés spécialisées).
- La troisième d'environ 130 m² à l'ouest du magasin est composée d'environ 300 pneus de véhicules lourds à mettre en filière de réemploi (revente à l'export ou à des sociétés spécialisées).

Une quatrième aire de stockage à l'intérieur du magasin sera composée uniquement de pneus d'occasion consultables par le public, ils sont stockés sur des racks sur environ 90 m², ce qui permet de stocker environ 200 pneus d'occasion.

- ⊕ Les **filtres à huiles** et emballages souillés par l'huile sont stockés dans des bacs plastiques étanches et récupérés par une société spécialisée.
- ⊕ Les **gaz de système** de climatisation sont retirés au moyen d'un extracteur de gaz de climatisation. Les opérateurs disposent de l'attestation d'aptitude catégorie V et la société dispose d'une attestation de capacité délivrée par CEMAFROID.
- ⊕ Les **pots catalytiques** seront récupérés pour leur valeur marchande puisqu'ils contiennent des métaux précieux. Ils seront ôtés lors de la dépollution pour être stockés dans un bac spécial. Ils sont ensuite revendus à différentes sociétés habilitées en charge de leur revalorisation matière.
- ⊕ Les airbags, les prétensionneurs, les ceintures de sécurité et autres éléments pouvant présenter un danger pour l'exploitation seront neutralisés en fonction du model de véhicule soit par enlèvement de la batterie soit au moyen d'un dispositif pyrotechnique.
- ⊕ En ce qui concerne les voitures avec **réservoirs GPL**, en fonction des véhicules et des possibilités de démontage, soit les réservoirs seront démontés et confiés à une société spécialisée extérieure qui retirera le gaz, soit cette société interviendra ponctuellement sur note site. Il convient de noter que moins de 1 VHU sur 100 possède un tel dispositif.

La capacité de dépollution/démolition est en moyenne de 1300 véhicules par mois, 60 à 70 VHU peuvent être dépollués par jour.

■ déchets issus du démontage des VHU

Une fois dépollué, le véhicule subit un démontage des pièces sur plusieurs zones réservées sur la dalle de béton nord du site.



Sur le site AUTO 2001, le démontage des pièces de réemploi est essentiel, puisque la société dispose d'un réseau important de clients demandeurs localisés en France, dans l'union européenne et au-delà (export).

Les pièces en bon état sont réutilisables et vont être valorisées en tant que pièces d'occasion de remploi. En fonction du model et année de la voiture, les pièces intéressantes pour la revente sont démontées, identifiées au moyen d'un marquage et placées en rayonnage dans le magasin.

D'autres pièces non revendables aux particuliers, mais pour lesquelles un recyclage ou un réemploi est techniquement et économiquement possible, vont être également démontées et revendues à des sociétés spécialisées.

Il peut s'agir notamment du moteur et des composants métalliques contenant du cuivre, de l'aluminium et du magnésium, à savoir essentiellement les radiateurs (alu, cuivre), les plaques d'immatriculation.

Ce démontage effectué par des mécaniciens peut se faire :

- soit à l'extérieur sur la dalle de béton pour les éléments de carrosserie tels que capots, portes, ailes, pare-chocs, hayons, optique de phare, clignotant, rétroviseur, etc.
- soit sur ponts élévateurs présents à l'intérieur du bâtiment Nord de 1000 m² pour enlever les pièces difficilement accessibles tels que pots d'échappement, moteurs et boîtes de vitesses, Cardans, Radiateurs, roues complètes ou jantes, transmission, alternateurs, démarreurs ...
- au moyen d'une découpe au chalumeau afin d'extraire et séparer toutes pièces valorisables tels moteur, radiateur (alu, cuivre), des amortisseurs, étriers, cardans, disques de freins, etc.

Les pièces démontées et triées selon leur nature sont placées dans des casiers, des conteneurs métalliques ou des bennes pour être revendues à des professionnels (négociants, échange standard).

Aussi afin d'atteindre les taux de recyclage et de valorisation imposé par l'arrêté du 2 mai 2012 :

- les composants volumineux en matière plastique (pare-chocs, tableaux de bord, récipients de fluides, ...) seront démontés et placés dans casiers, des containers ou des bennes pour une mise en filière de recyclage matière.
- le verre (vitres, pare-brise) sera retiré au moyen d'une scie spécialisée pneumatique puis placé dans un bac afin d'être éliminé par une société de recyclage.

Le démontage de tous les pneumatiques, du verre et des plastiques permettra d'atteindre un taux global de recyclage et de valorisation d'au moins 4,75%.

Le taux de réemploi (réutilisation) sur le site est de l'ordre de 3% et de fait le taux global sera supérieur à 5%.

Les opérations de stockages, dépollution et démontage des VHU ne s'effectuent que sur aire étanche de type dalle de béton sur laquelle toutes les égouttures et eaux de ruissellements (pluviales, de nettoyage) sont collectées et traitées au moyen de plusieurs débourbeurs séparateurs d'hydrocarbures.



■ VHU lourds et deux roues

Ces véhicules sont récupérés au préalable et dépollués.

Une soixantaine de VHU « lourds » est susceptible d'être récupérée par an. Leur stockage en attente de découpage se fait au sud du site sur la dalle de béton sur environ 1500 m². Ils sont ensuite amenés sur la dalle de béton au nord du site où ils subissent les opérations suivantes :

- ↳ Retrait des pneumatiques et soit stockage avant revente à des professionnels s'ils sont en bon état soit stockage avant mis en filière de recyclage ;
- ↳ Retrait du moteur et autres pièces revalorisables et stockage en casiers ou bennes sur dalle de béton ;
- ↳ Découpage de la carcasse au moyen de la pelle mécanique munie d'une pince cisaille et au moyen du chalumeau ;
- ↳ Actuellement stockage sur la dalle de béton en attente d'élimination vers un broyeur puis à terme une fois la ligne de broyage opérationnel, broyage sur site.

Environ 1200 cyclomoteurs hors d'usage transitent sur le site. Certains cyclomoteurs sont triés, expédiés auprès de sociétés qui se chargent de retirer les pièces de réemploi puis retournés sur notre site avant d'être éliminés sur un broyeur. A terme ces carcasses 2 roues seront également broyées sur la ligne de broyage qui sera installée sur le site.

■ Déchets produits sur la ligne de broyage des VHU et autres ferrailles légères

La société AUTO 2001 projette de traiter sur sa future ligne de broyage près de 120 000 tonnes de VHU légers et autres ferrailles légères (DEEE, platin).

Ces déchets seront stockés en tas sur dalle de béton au sud du site. La hauteur du tas est susceptible d'atteindre les 10 m de hauteur au sommet (stockage pyramidale).

Le broyeur devrait fonctionner 7 à 8 heures par jour, soit en moyenne 500 tonnes de carcasses VHU et autres déchets métalliques sont susceptibles d'être traitées par jour, soit 10 000 tonnes par mois.

Ⓢ Ferrailles

La capacité de production en produit fini de ferrailles (granulométrie moyenne 33mm) est estimée à 70 tonnes par heure soit environ 7500 t/mois. Le stockage se fait à l'extrémité de la ligne sous forme d'andin pouvant atteindre les 6-8 m de hauteur.

De plus fines ferrailles sont également produites de fait de la présence de plusieurs overband sur la ligne de résidus légers de broyages et sur la ligne de tri des non ferreux.

Les ferrailles seront expédiées régulièrement en aciérie afin d'être recyclées à 100%.

Ⓢ Les métaux non ferreux ou fraction riche en non ferreux



Il s'agit essentiellement d'une fraction produite riche en non ferreux (ZORBA) essentiellement aluminium produit en 3 catégories (>100, 15/100, 0-15) compte tenu de la présence sur la ligne d'un trommel et de séparateurs à courant de Foucault. 300 à 400 tonnes pourront être produites par mois. Le stockage se fera au sein de cases en béton. Ils seront essentiellement expédiés en filières de recyclage matière (expédition directe en fonderie) mais en fonction de la proportion en non métalliques pourront être expédiés en centre de tri post broyage.

La cabine de tri permet de retirer également des fils de cuivres et des ferro-cuivreux. Ils seront stockés au sein de bennes métalliques avant expédition en filière de recyclage.

Les résidus de broyage légers (Fluffs)

Les résidus de broyage légers sont extraits des systèmes d'aspiration de l'air au niveau du broyeur et du séparateur à tambour. Ils sont constitués de mousse, textile, caoutchouc, plastiques, verres, bois, résidus de peintures. Ils seront stockés au sein de cases en béton couvertes.

1600 à 1800 tonnes par mois sont susceptibles d'être produites. Leur élimination se fera de façon journalière afin de réduire au maximum le volume stocké sur site.

Compte tenu de la diversité des matériaux en mélange, la principale filière d'élimination constitue l'élimination en décharge de classe 2. Néanmoins des mises en filières de revalorisation sont également envisageables : incinération en cimenterie, tri post-broyage (flottation).

Les refus d'induction – inertes - résidus de broyage lourds

Un séparateur à courant de Foucault sur la ligne de tri des non ferreux non métalliques permet de séparer fraction riche en ferreux et les refus d'induction, fraction pauvre en ferreux.

Un trommel sera placé juste en amont du séparateur à courant de Foucault ce qui permettra de produire deux granulométries de refus d'induction en 15-100 et 0-15 (fines ou terre pauvre).

La fraction la plus fine est essentiellement constituée de verre. La fraction 15-100 est constituée de pneumatiques, d'autres caoutchouc et plastiques. Ces fractions seront stockées au sein de cases en béton.

500 tonnes par mois sont susceptibles d'être produites. Compte tenu de la présence d'une faible proportion de métaux non ferreux, des sociétés extérieures se sont spécialisée dans le tri post broyage par flottation. Il s'agira de la filière essentielle retenue par la société AUTO 2001.

Centre de transit multi déchets

Déchets métalliques

Des déchets métalliques pourront être apportés directement sur le site par des professionnels (15% des marchandises), ou amenés par les véhicules de transport de la société AUTO 2001 (70%) ou encore par des véhicules d'autres sociétés fournisseurs (15%). A noter que les véhicules des particuliers étant essentiellement des véhicules légers. **Il s'agit de déchets métalliques en transit**



ne nécessitant pas de traitement particulier, si ce n'est des opérations sommaires de tri et regroupement et occasionnellement de découpe au chalumeau.

Au maximum, il y aura une dizaine de rotation de véhicules par jour qui seront susceptibles d'apporter ou reprendre ce type de matières métalliques.

Un affichage des matières prises en charge sera placé à l'entrée de la zone d'exploitation.

Pour ce qui est de l'apport volontaire des professionnels du bâtiment, avant d'entrée dans les lieux ils doivent se présenter au responsable chantier pour l'informer de la nature des déchets qu'ils souhaitent déposer, un panneau devant l'entrée indiquera les matières dangereuses refusées. Seuls les métaux ferreux et non ferreux, les encombrants, les déchets de bois, de cartons, les déchets de gravats non dangereux, les déchets verts, les batteries usagées, les emballages souillés seront acceptés en apport volontaire.

En cas d'accord, le responsable chantier leur indique la marche à suivre. S'il s'agit d'une quantité importante de matière, ils doivent présenter leur chargement d'abord sur le pont bascule pour établir la pesée, puis décharger leur matières au sein des box de stockage correspondants et indiqués par le responsable chantier.

S'il s'agit de petits métaux et de batteries, ils devront stationner temporairement devant les bureaux puis accompagner du personnel, décharger et faire peser leur marchandise sur une balance.

En ce qui concerne les apports de déchets par véhicules de transport de la société AUTO 2001 ou d'autres récupérateurs professionnels, ils sont déchargés après pesage (pont bascule) et stockés immédiatement à l'aide de la pelle mécanique, avec grappin (cf. plan d'ensemble du site projeté au 1/600 en [annexe 5](#)) au niveau de leur zone de stockage dédiée sur dalle de béton au sud-ouest du site.

Les métaux seront stockés dans des bacs et les ferrailles seront stockées en tas sur une hauteur maximale de 6 m. Des casiers en béton permettront également un stockage par classe de qualité :

- ▶ Les ferrailles cisailées prêtes à expédier ;
- ▶ Les grosses ferrailles à cisailier ;
- ▶ La fonte ;
- ▶ Les aciers de démolition industrielle ADI ;
- ▶ les petites chutes de métaux cuivre, bronze, laiton, aluminium, plomb, etc.) seront stockés en casiers ou bacs fermés;
- ▶ Les métaux de tailles plus importantes tels que les câbles (Alu, électriques), les matières inox, les matières Alu ;
- ▶ Des DEEE métalliques sont susceptibles de se retrouver dans les bennes de ferrailles, ils seront séparés manuellement et placés soit en attente de broyage soit dans des bacs spéciaux fermés avant mise en filières de traitement appropriées si présence de groupe froid.

La société est également susceptible de récupérer des produits issus du démantèlement des VHU provenant d'autres opérateurs économiques, tels que des jantes, des moteurs, des batteries, et d'autres pièces métalliques.



Les grosses ferrailles pourront être recoupées et reconditionnées avant départ vers les filières de recyclage matière à l'aide d'une presse-cisaille mobile présente sur le site. Cette opération permettra de diminuer leur volume et augmenter leur densité.

Des opérations de découpage au chalumeau sont également parfois nécessaires sur certains déchets métalliques volumineux. Il se fera à plus de 10 m de tout stockage de matières inflammables.

Déchets industriels non dangereux de papiers, cartons, bois, plastiques

Des DIB non dangereux triés (papiers/cartons, plastiques, Bois, caoutchouc, etc.) ou en mélange seront également stockés (au maximum 300 m³) en bennes placées au sud-est du site sur dalle de béton. Ils proviendront soit de la collecte auprès des industriels et collectivités soit du rebus des bennes de ferrailles. Aucun traitement ne sera réalisé sur site, si ce n'est des opérations sommaires de tri manuel avant leur mise en filière de recyclage et valorisation.

Les quantités annuelles prévisibles en transit sur le site sont estimées à 13300 tonnes par an.

Occasionnellement la société est également susceptible de faire transiter sur son site des :

- gravats de chantiers de démolition (300 tonnes par an) au sein d'une case béton d'une centaines de mètres cube,
- des déchets de végétaux (60 tonnes par an) en benne de 30 m³.

Ces déchets seront expédiés à 100 % en filières de revalorisation.

Une zone de dépôt en box sera également aménagée pour des apports directs de producteurs (professionnels du bâtiment) pour des ferrailles métaux, bois, cartons, tout venant ultimes en mélange, déchets verts, gravats le tout classable en rubrique ICPE 2710.2 et quelques déchets dangereux type emballages souillés et batteries usagées classables sous Rubrique ICPE n°2710.1

Déchets dangereux : batteries usagées

La société AUTO 2001 souhaite également collecter sur son site des **batteries usagées** en provenance d'autres opérateurs économiques de l'industrie automobile.

Elles seront amenées sur le site soit par les véhicules de transports d'AUTO 2001 soit par ceux des sociétés fournisseuses. Pendant le transport et durant la phase de transit sur le site AUTO 2001, leur stockage se fera au sein de bacs spéciaux de 900 l fermés (couvercle). Sur site ces bacs seront posés sur dalle de béton au sud-ouest du site.

Au maximum, une quarantaine de bacs seront présent en transit sur le site ce qui correspond à environ 40 tonnes.

Deux à trois bacs fermés étanches de déchets souillés dangereux (DTQD) seront également susceptibles d'être présents. Ils proviendront du rebus des bennes de collecte.

Déchets issus des systèmes de traitement



La présence sur le site de systèmes de traitement des eaux pluviales et plus spécifiquement de décanteurs/déboueurs séparateurs d’hydrocarbures permettant de traiter les eaux pluviales de ruissellement des aires étanches extérieures entraînera la production de déchets dangereux (hydrocarbures, boues, huiles) provenant de leur entretien régulier (1 à 2 fois par an). Ces déchets seront collectés par une entreprise spécialisée et dirigés vers un centre de traitement agréé.

Deux installations de dépoussiérage seront présentes sur la future ligne de broyage, elles fonctionnent sur le principe de séparation en deux phases :

- nettoyage préliminaire par force centrifuge dans un cyclone ;
- nettoyage au moyen d’un séparateur à voie humide de type venturi pour l’extraction d’air issu du broyeur ou un filtre à manche pour l’extraction d’air issus de l’aéro-séparateur à tambour.

Le séparateur à voie humide génère des boues via le lavage à l’eau de l’air. Ces boues seront stockées dans une benne de 6 m³, évacuée tous les mois en CET classe 2.

Sur la seconde installation de traitement de l’air, des poussières sont également produites par nettoyage du filtre à manches. Elles sont automatiquement stockées en big-bags, puis seront évacuées du site tous les mois en CET de classe 3.

- Les déchets assimilables aux ordures ménagères produits par la société AUTO 2001 sont éliminés via le plan d’élimination de la commune.

Dans tous les cas, aucun déchet valorisable ne sera mis en décharge.

◆ **nature des déchets susceptibles d’être présents sur le site et dangers associés**

Nomenclature des déchets		Risque associé pour l’homme et l’environnement	
Rubriques	Code nomenclature déchet	Code danger + phrase de risque R	
Déchets non décrits ailleurs dans la liste	Métaux ferreux	16 01 17	Il s’agit de déchet non dangereux mais sont susceptibles de polluer les sols et eaux par lessivage d’eau de pluie
	Métaux non ferreux	16 01 18	
	Véhicules hors d’usage*	16 01 04*	Cf. déchets produits après dépollution
	VHU ne contenant ni liquides ni composants dangereux	16 01 06	Il s’agit de déchet non dangereux mais sont susceptibles de polluer les sols et eaux par lessivage d’eau de pluie
	Filtres à huiles	16 01 07*	H4, H5, H14 ; R36, R38, R41, R50 - R51/53
	Pneus hors d’usage	16 01 03	Non dangereux et inerte sauf en cas d’incendie



Nomenclature des déchets		Risque associé pour l'homme et l'environnement	
Rubriques	Code nomenclature déchet	Code danger + phrase de risque R	
	Liquides de freins	16 01 13*	H4, H5, H14 ; R36, R38, R41, R50 - R51/53
	Matières plastiques	16 01 19	Non dangereux et inerte sauf en cas d'incendie
	Verre	16 01 20	Non dangereux non polluant
	Composants explosifs (par exemple coussins gonflables de sécurité)	16 01 10*	H1, mais non polluant
	Accumulateurs au plomb	16 06 01*	Acide sulfurique, Corrosif catégorie de danger H8, Symbole C, Phrase de risque R35
	Accumulateurs au Ni-Cd	16 06 02*	
	Déchets liquides aqueux contenant des substances dangereuses*	16 10 01*	H4, H5, H14 ; R36, R38, R41, R50 - R51/53
Huiles et combustibles liquides usagés	Huiles moteur, de boîte de vitesses et de lubrification chlorées à base minérale	13 02 04*	H4, H5, H14 ; R36, R38, R41, R50 - R51/53
	Huiles moteur, de boîte de vitesses et de lubrification non chlorées à base minérale	13 02 05*	H4, H5, H14 ; R36, R38, R41, R50 - R51/53
	Huiles moteur, de boîte de vitesses et de lubrification synthétiques	13 02 06*	H4, H5, H14 ; R36, R38, R41, R50 - R51/53
	Huiles moteur, de boîte de vitesses et de lubrification facilement biodégradables	13 02 07*	H4, H5, H14 ; R36, R38, R41, R50 - R51/53
	Autres huiles moteur, de boîte de vitesses et de lubrification	13 02 08*	H4, H5, H14 ; R36, R38, R41, R50 - R51/53
	gasoil	13 07 01*	H4, H5, H6, H14 R40, R20, R65, R38, R51/53
	essence	13 07 02*	H3a, R12, R45, R38 R65, R64, R51/53
	Boues provenant de séparateurs eau/hydrocarbures	13 05 02*	H4, H5, H6, H14 R40, R20, R65, R38, R12, R36, R51/53
	Boues provenant des déshuileurs	13 05 03*	
	Hydrocarbures provenant de séparateurs eau /hydrocarbures	13 05 06*	
Emballages et déchets d'emballages	emballages en papier/carton	15 01 01	Non dangereux et non polluant sauf en cas d'incendie
	emballages en matières plastiques	15 01 02	
	emballages en bois	15 01 03	
	emballages métalliques	15 01 04	
	emballages composites	15 01 05	
	emballages en mélange	15 01 06	
Métaux (y compris leurs	Cuivre, bronze, laiton	17 04 01	Il s'agit de déchet non



Nomenclature des déchets		Risque associé pour l'homme et l'environnement
Rubriques	Code nomenclature déchet	Code danger + phrase de risque R
alliages) provenant de déchets de construction et de démolition	Aluminium	17 04 02
	Plomb	17 04 03
	Zinc	17 04 04
	Fer et acier	17 04 05
	Métaux en mélange	17 04 07
	Câbles autres que 17 04 10	17 04 11
Déchets municipaux (déchets ménagers et assimilés provenant des commerces, des industries et des administrations) y compris les fractions collectées séparément	Métaux	20 01 40
	Papiers/cartons	20 01 01
	Textiles	20 01 11
	Pastiques	20 01 39
	Déchets municipaux en mélange	20 03 01

* **déchets dangereux** signalés par un astérisque dans la liste des déchets de l'annexe II de l'article R542-8 du Code de l'environnement (nomenclature déchet)

◆ **estimation de la quantité maximale instantanée et annuelle de déchets récupérés transitant sur le site**

Nature	Quantité maximale susceptible d'être présente sur le site	Quantités maximales annuelles susceptibles de transiter sur le site	Répartition des quantités annuelles prévisibles par type de provenance	Origine géographique
Centre VHU (VHU pris en charge pour dépollution et démontages) =VHU type légers (particuliers, utilitaires, 3 roues)	300 t	14600 t/an	-Particuliers : 390 t/an -Garage indépendants et autres professionnels de l'entretien automobile : 145 t/an -Concessionnaires et professionnels des réseaux et constructeur : 725 t/an -Fourrières : 13340 t/an	Ile de France (95%) et département limitrophes (5%)
VHU type 2 roues	20 t	200 t / an	-Fourrières à 100% : 800 t/an	Ile de France 100%
VHU types lourds (camion, autobus, remorques, caravanes)	80 t	600 t / an		



Nature	Quantité maximale susceptible d'être présente sur le site	Quantités maximales annuelles susceptibles de transiter sur le site	Répartition des quantités annuelles prévisibles par type de provenance	Origine géographique
VHU pour broyage	4000 t	50 000 t/an	-Centre VHU AUTO 2001 : 16 070 t/an -Autres centres VHU : 33 930 t/an	Ile de France (70 %) et départements limitrophes (30%)
Autres matières à broyer : Platin (ferrailles légères) DEEE	5870 t 30 t	68 500 t/an 500 t/an	-Autres Centres ICPE de récupération, transit tri de déchets métalliques : 70000 t/an issus à l'origine d'industries 70% de collectivités 20% de particuliers 10 %	Ile de France (70 %) et départements limitrophes (30%)
Récupération, transit de Batteries usagées	50 t	500 t/an	-Autres centres VHU : 200 t/an -Centre ICPE de récupération, transit tri de déchets métalliques : 200 t/an -Garage et Filières automobiles : 100 t/an	Ile de France (70 %) et départements limitrophes (30%)
Récupération, transit Métaux ferreux	600 t	13000 t/an	-Industrie, Filières automobiles démolition : 90% -Artisans et Collectivité : 10%	Ile de France 100%
Récupération, transit Métaux non ferreux	80 t	2000 t/an	-Industrie, Filières automobiles démolition : 90% -Artisans et Collectivité : 10%	Ile de France 100%
DIB triés papier/cartons, plastiques, bois, caoutchouc, textile et restant en mélange	300m ³ , 45t	1000 t/an	-Industries, démolition : 60% -Artisans et collectivité : 40%	Ile de France 100%
Emballages souillés, DTQD, aérosols	4 m ³ , 4 t	50 t/ an	-Industries, démolition : 60% -Artisans et collectivité :	Ile de France 100%



Nature	Quantité maximale susceptible d'être présente sur le site	Quantités maximales annuelles susceptibles de transiter sur le site	Répartition des quantités annuelles prévisibles par type de provenance	Origine géographique
			40%	
Déchets verts-végétaux	30m ³ , 5 t	50 t/an	Professionnels entretien espace vert et collectivités : 100%	<i>Ile de France</i> 100%
Gravats inertes	140 t	300 t/an	Industrie de la démolition et Professionnels du bâtiment et travaux routiers : 100%	<i>Ile de France</i> 100%

◆ estimation de la quantité maximale instantanée et annuelle de déchets produits sur le site

Nature	Quantité maximale susceptible d'être présente sur le site	Quantités maximales annuelles susceptibles de transiter sur le site
Dépollution / démontage des VHU :		
✧ Liquides	8 m ³	130 tonnes/an
✧ carburants	10 m ³	40 tonnes/an
✧ Batteries	10 t	200 tonnes/an
✧ Filtres	0,25 t	15 tonnes/an
✧ catalyseurs	3 t	30 tonnes/an
✧ pneumatiques usagés	36,3 t	540 tonnes/an
✧ métaux ferreux	50 t	2500 tonnes/an
✧ métaux non ferreux	20 t	300 tonnes/an
✧ verre	5 t	100 tonnes/an
✧ plastiques	15 t	400 tonnes/an
✧ Autres matériaux et pièces	15 t	100 tonnes/an
Ligne de broyage :		
✧ Ferraille	7000 t	90 000 tonnes/an
✧ Métaux non ferreux	100 t	5000 tonnes/an
✧ RBA légers	100 t	21600 tonnes/an
✧ Refus d'induction/inertes	100 t	6000 tonnes/an
Boues et eaux hydrocarburées des débourbeurs séparateurs d'hydrocarbures	0- 42 t	42 tonnes/an



Nature	Quantité maximale susceptible d'être présente sur le site	Quantités maximales annuelles susceptibles de transiter sur le site
Boues issues de système de lavage de l'air du séparateur à voie humide	6 m ³	72 m ³ /an

Les quantités de VHU légers, PL et deux roues mentionnés de 16 070t/an sont celles qui seront uniquement pris en charge directement (du producteur) par AUTO 2001.

Le sire récupérera également des matières à broyer (carcasses de VHU, Platinage, DEEE métalliques) d'autres opérateurs économiques, la réalisation d'une telle ligne pour ne broyer uniquement les VHU pris en charge directement par AUTO 2001 ne serait pas rentable économiquement.

Sur 50000 t/an de VHU à broyer 33930 t/an proviendront d'autres centres VHU. Les ferrailles (68 000 t/ an) et DEEE (2 000 t/ an) à broyer proviendront également d'autres opérateurs économiques.

- 120 000 t/an de matériaux broyés constituent des volumes maximaux tenant compte des temps de présences du personnel et des jours de maintenances /vérification de la ligne.
- 500 t/j constitueront des volumes moyens.

Ces données sont cohérentes car la ligne de broyage sera identique à celle installée sur le Site de PASSENAUD Recyclage à Champagné (72), pour ce broyeur les données sont les suivantes :

Le rythme de production est autour de 500 à 600t pour 8h30 de travail/jour. Sur une année de juin 2013 à mai 2014, il a été produit un peu plus de 100 000 t. Si on considère, 200 j de travail dans l'année (arrêt pour congé : 4 semaines/an, 13 jours fériés + arrêts entretien), on arrive à un tonnage journalier de 500 t.

La production maximale déclarée de 120 000 t/an pour le site AUTO 2001 est donc nécessaire puisque la demande est susceptible d'être plus importante compte tenu du gisement de la région parisienne.

◆ provenance géographique des déchets récupérés

Les VHU pris en charge pour dépollution proviennent essentiellement des fourrières l'Île de France.

Les VHU et autres déchets métalliques à broyer proviendront essentiellement des départements de l'Île-de-France mais aussi des régions voisines : Picardie, Haute Normandie, Basse Normandie, Centre, Bourgogne, Champagne Ardennes.

Il en est de même pour la récupération des autres déchets en transit : métaux ferreux non ferreux, batteries usagées, pneumatiques et autres DIB.

La société AUTO 2001 tient à jour un livre de Police ENTREES/SORTIES des VHU et assure la prise en charge des VHU conformément au cahier des charges de l'annexe 1 de l'arrêté du 2 mai 2012 relatif aux agréments des exploitants des installations de stockage, de dépollution, de démontage, de découpage ou de broyage des véhicules hors d'usage.

L'activité de récupération dépollution de VHU est annuellement vérifiée par un organisme extérieur agréé. En 2012 cette vérification a été réalisée par l'organisme certificateur AB Certification, agréé COFRAC pour notamment la certification de type ISO 14001.

Cette vérification a porté sur l'évaluation de la conformité à l'agrément préfectoral et au cahier des charges démolisseurs issus de l'annexe 1 de l'arrêté du 2 mai 2012. Une copie du rapport et de l'attestation sont jointes en **annexe 6**.

Une fois autorisées et installées, les activités de broyage de VHU seront également annuellement contrôlées par le même organisme, la vérification portera sur le cahier des charges broyeur énoncé en annexe 2 de l'arrêté du 2 mai 2012.

◆ **Principales filières de valorisation et d'élimination des déchets qui sortiront du site**

Situation actuelle jusqu'à mise en place du broyeur :

Nature des déchets	Etablissement	Adresse	Activité principale	n° d'agrément n° AP d'autorisation n° réception transport
Platinage, Paquets de VHU dépollués, acier cisaille,	Guy Dauphin Environnement	Site : av. du Val Zone industrielle de Limay-Porcheville 78520 LIMAY Site : ZAC Portuaire de Limay-Porcheville Rue Jean Jaurès 78520 LIMAY	Récupération, traitement de fer et métaux	Agrément broyeur PR 78 00001 B PR 78 00003 B
	GALLOO FRANCE	1ère Avenue Port Fluvial 59250 HALLUIN	Broyeur	Agrément broyeur PR 59 00002 B
	REVIVAL	19 chemin des Petits Marais 92230 Gennevilliers		Agrément broyeur PR 92 00001 B
	BAUDELET	Lieu-dit les Prairies 59173 BLARINGHEM		Agrément broyeur PR 59 00005 B
Métaux non ferreux radiateurs Alu et CU Jantes Alu	METALUFER	Chemin de Gauvilleries 78610 Perray en Yvelines	Récupération, traitement de métaux, ferreux et non ferreux	Arrêté préfectoral d'autorisation du 29 décembre 2007
Moteurs, pièces détachées métalliques revalorisables	RECUP 44	Récupération, vente de pièces détachées neuves et d'occasions	Récupération, traitement de métaux, ferreux et non ferreux	Arrêté préfectoral d'autorisation du 3 septembre 1991
Batteries usagées	Guy Dauphin Environnement	53 rue Maurice Berteaux 93120 La Courneuve	Récupération, traitement des déchets	Arrêté préfectoral d'autorisation n°09-0721 du 24 mars 2009
	EPUR (ex Lifmétel)	ZA de la Cerisaie 2 r Jacques Duclos 93240 Stains	Transit de déchets industriels	Arrêté préfectoral d'autorisation n°02-6568 du 16 décembre 2002



	STCM	Site de Bazoches les Gallerandes (45)	Récupération, traitement des déchets ferreux	AP du 22/09/1999
Liquides usagés : Liquide de refroidissement Liquide de frein Huiles	CHIMIREC	rue de la Luzernière 93440 Dugny	Collecte des huiles noires Collecte et regroupement des Déchets Industriels Dangereux	AP n°2013-0496 du 20 février 2013
Boues et hydrocarbures des débourbeurs séparateurs	APS	2 rue de la Merlette 77260 LA FERTE SOUS JOUARRE	Pompage nettoyage de cuve	/
PNEUS USAGES	ERRP (GIE France Recyclage Pneumatiques)	BP37 76401 FECAMP	Collecteur agréé pneumatiques usagés	Sous déclaration

Situation future une fois la ligne de broyage installée

Nature des déchets	Etablissement	Adresse	Activité principale
Ferrailles et acier	Aciéries et fonderies		
Métaux non ferreux radiateurs Alu et CU Jantes Alu	METALUFER	Chemin de Gauvilleries 78610 Perray en Yvelines	Récupération, traitement de métaux, ferreux et non ferreux
Fraction riche en non ferreux ALU	EUROPE METALS -	559 AD HEEZE (Pays Bas)	Fonderie
	RAFFMETAL -	82 VIA MALPAGA - 25070 CASTO BS (Italie)	Fonderie
RBA légers	REP	CV1 entre RN16 et CD10 95720 Bouqueval	CET II
	Cosson SA	RN 16 95270 Epinay-Champlatreux	CET II
Refus d'induction/inertes	COMET TREATMENTS -	6200 CHATELET (Belgique)	Centre de tri post Broyage
	GALLOO METAL	MENEN, B8930 (Belgique)	Centre de tri post Broyage
Batteries	Guy Dauphin Environnement	53 rue Maurice Berteaux 93120 La Courneuve	Récupération, traitement des déchets
	EPUR (ex Lifmétal)	ZA de la Cerisaie 2 r Jacques Duclos 93240 Stains	Transit de déchets industriels
DIB triés et en mélange	SOREVO -	ZAE route de Pierrelaye 95550 Bessancourt	Déchèterie industrielle / Collecteur
Déchets verts	Vert Compost	4 rue Saint Didier 95810 Epiais Rhus	- Compostage
Gravats	Centres de stockage de déchets inertes – CET classe 3		



Moteurs, pièces détachées métalliques revalorisables	RECUP 44	Récupération, vente de pièces détachées neuves et d'occasions	Récupération, traitement de métaux, ferreux et non ferreux
Liquides usagés : Liquide de refroidissement Liquide de frein Huiles	CHIMIREC	rue de la Luzernière 93440 Dugny	Collecte des huiles noires Collecte et regroupement des Déchets Industriels Dangereux
Boues et hydrocarbures des débourbeurs séparateurs	APS	2 rue de la Merlette 77260 LA FERTE SOUS JOUARRE	Pompage nettoyage de cuve
PNEUS USAGES	ERRP (GIE France Recyclage Pneumatiques)	BP37 76401 FECAMP	Collecteur agréé pneumatiques usagés

Il convient de noter que les déchets à fortes valeur marchande sont susceptibles (ferrailles, métaux, carcasses de VHU) d'être vendus à des négociants avant d'être éliminés sur la filière de recyclage. La société AUTO 2001 travaille notamment avec le négociant COMETAL.

La société RECUP 44 en charge du transport des batteries usagées dispose du récépissé de transport de déchets dangereux (cf. pièce jointe en [annexe 50](#)), il en a de même de ses autres sous-traitants transporteurs.

◆ **Cas particulier de la présence de déchets radioactifs dans un lot de marchandise**

Les déchets radioactifs seront interdits sur le site, la société AUTO 2001 prévoit donc de se munir et mettre en place sous 6 mois un portique de détection de la radioactivité à l'entrée de son site. L'objectif du portique est de détecter la présence de sources radioactives afin d'assurer en premier lieu, la protection des travailleurs de l'entreprise ainsi que celles des populations environnantes.

Les bornes de détection de radioactivité seront installées à l'entrée du site, au niveau du pont bascule. Elles se présentent comme 2 plaques verticales entre lesquelles passent tous les camions entrants.

La détection de radioactivité, si elle est supérieure à 2,5 fois le bruit de fond, entraînera le déclenchement de l'alarme du portique.

Dans le cas du déclenchement de l'alarme du portique de détection de la radioactivité lors du contrôle d'un chargement pénétrant sur le site AUTO 2001, la procédure à suivre par la société est reprise dans l'étude de danger et jointe [annexe 28](#).

6. Impact sur l'eau et les sols

Les eaux usées en provenance des sanitaires pour le personnel de la société sont évacuées dans des fosses septiques de traitement individuel en l'absence actuelle de réseaux d'eaux usées collectif et dans l'attente d'un raccordement sur le réseau collectif de la ZAC des Tulipes.



Les eaux de nettoyage des camions et engins de chantiers ainsi que les eaux pluviales de ruissèlement des différentes aires étanches (voix de circulation et zone de stockage des déchets potentiellement souillés) sont collectées sur l'aire bétonnée puis épurées via des débourbeurs séparateurs d'hydrocarbures réparties sur le site. (cf. plan d'ensemble du site en [annexe 5](#)).

Les eaux de toitures des bâtiments d'activité sont propres et sont donc rejetées directement sur le bassin de rétention d'eaux pluviales au nord du site.

Afin d'éviter toutes contaminations des sols et eaux superficielles :

- les batteries sont placées dans des bacs spéciaux fermés résistant aux acides.
- les déchets dangereux type DTQD seront placés dans des bacs plastiques résistant et fermés ;
- les réservoirs de liquides issues de la dépollution des VHU sont placés sous abri et sur des rétentions appropriées.
- les stations de traitement des eaux pluviales des aires extérieures étanches seront régulièrement nettoyées (1 fois par an minimum) et les déchets récupérés seront traités par une entreprise spécialisée.

L'activité de récupération de déchets métalliques et l'activité de récupération, dépollution, démontage et broyage des VHU peuvent causer une pollution des sols, des eaux souterraines et des eaux de surface.

Les eaux pluviales en contact direct avec les déchets métalliques et les véhicules hors d'usage non dépollués, éventuellement accidentés, se chargent en éléments polluants (métaux lourds, hydrocarbures) et par infiltration sont susceptibles de polluer le sol et de contaminer la nappe par lessivage.

Les principaux polluants présents dans les eaux pluviales de ruissèlement seront les hydrocarbures, les métaux, les boues qui appauvrissent notamment les eaux en oxygène dissous.

Pour éviter toute pollution des sols, les sols de la zone d'exploitation ont été rendus imperméables au moyen de trois dalles de béton et deux aires en enrobé. L'aire en enrobé au sud du site qui accueille actuellement les VHU en attente de dépollution et qui fera place à la ligne de broyage et aux déchets métalliques à broyer sera complètement recouverte d'une dalle de béton. Il est donc prévu de réaliser un nouveau système de traitement des eaux pluviales afin de collecter et traiter les eaux de cette 4^{ème} dalle de béton à réaliser.

Un schéma d'écoulement des eaux pluviales de ruissèlement est joint en [annexe 29](#).

Pour éviter toute pollution des sols, des travaux d'isolation des sols de toute la zone d'exploitation ont d'ores et déjà été réalisés, création de 3 dalles de béton :

La première sur la pointe au nord du site d'une superficie de 5800 m², sur laquelle s'effectuent toutes les opérations de dépollution et démontage des VHU. Y sont également stockés les produits de la dépollution et du démontage et les grosses carcasses de VHU lourds découpés. Afin de réduire l'impact sur le milieu hydraulique superficiel, les eaux pluviales de ruissèlement sont collectées en point bas par des grilles de collecte.



La seconde constitue une extension de la première sur 8300 m² vers le sud jusqu'au bâtiment central. Elle permet le stockage de VHU en attente de dépollution et le stockage et le regroupement de pneumatiques issu du démontage des VHU et ceux collectés auprès d'autres opérateurs.

Afin de réguler le débit de traitement provenant de ces deux dalles de béton et améliorer le traitement, une cuve de rétention de 120 m³ et un décanteur lamellaire séparateur d'hydrocarbures de 30 l/s ont été mis en place avant rejet sur le bassin de rétention nord. Deux séparateurs de 20 l/s placés en série permettent de prétraiter les eaux pluviales de la première dalle de béton.

Une troisième dalle de béton de 10 400 m² est présente au sud du site, les eaux de ruissellement transitent dans un débourbeur séparateur d'hydrocarbures de 330 l/s puis sont dirigées dans le second bassin de rétention sud de capacité utile de 2150 m³.

Une 4^{ème} dalle de béton reste à réaliser entre la 2^{ème} au nord et la 3^{ème} au sud. Les eaux de ruissellement y seront collectées afin d'être dirigées vers une nouvelle station de traitement composée d'une cuve de rétention de 120 m³ permettant d'abaisser le débit de traitement puis un décanteur lamellaire séparateur d'hydrocarbures. Le rejet se fera dans le bassin de rétention sud de capacité utile de 2150 m³.

Les eaux pluviales de ruissellement issues du parking clientèle sont collectées et traitées par débourbeur séparateur d'hydrocarbures avant rejet sur le bassin nord.

Les séparateurs sont régulièrement nettoyés et les déchets récupérés sont traités par une entreprise spécialisée.

Note de calcul de dimensionnement des bassins de rétention

➤ Vérification de la capacité de rétention du bassin sud

Contraintes :

- Respecter un débit de fuite de 0,7 l/s/he (selon PLU)
- Dimensions du bassin existant :
 - Au point haut du bassin, largeur : 25 m, longueur : 49 m
 - Au point bas du bassin, largeur : 21 m, longueur : 43 m
 - Hauteur : 2,5 mSon volume est donc de 2650 m³
- Maintenir un minimum de 500 m³ de réserve d'eau en cas d'incendie, soit un niveau d'eau à au moins +0.6 m du fond.
- D'où un volume utile de rétention du bassin existant de : **2150 m³**

La méthode de calcul adopté pour le dimensionnement du bassin de rétention nécessaire est la **méthode des pluies** au moyen du logiciel Hydrouiti élaboré par le CERTU.



Paramètres d'entrée :

-Surface de collecte : dalle de béton 2 existante et dalle de béton 4 à venir : $10400 \text{ m}^2 + 17\ 000 \text{ m}^2$ soit **$27\ 400 \text{ m}^2$ soit 2,74 he**

-D'où le débit de rejet doit donc être de $2,74 \times 0,7 = 1,9 \text{ l/s}$

Période de retour de la pluie : **50 ans**

Les coefficients de Montana fournis par METEO FRANCE :

✚ Station météorologique du Bourget, pour des pluies de 15 minutes à 12 heures :

$a=14.443$

$b=0.782$

✚ Station météorologique de Roissy, pour des pluies de 12 heures à 48 heures

$a=26.332$

$b=0.898$

Coefficient d'apport du bassin versant : **0,9** (surface bétonnée)

Le volume d'eau à mettre en rétention donné par le calcul : $1201,5 \text{ m}^3$

Une fiche et graphique de calcul issu du logiciel HYDROUTI joint en [annexe 30](#).

Le bassin existant de volume utile de rétention de 2150 m^3 est donc suffisant et peut être utilisé pour retenir l'ensemble des eaux pluviales collectées sur les aires étanches de la moitié sud du site.

La fuite du bassin devra être régulée à $1,9 \text{ l/s}$ au moyen d'un limiteur de débit type vortex à placer à entre $+0,6 \text{ m}$ et $+0,9 \text{ m}$ max du fond.

Dès lors le rejet des eaux se fera du bassin vers le fossé présent en contrebas du terrain, lequel jouera également le rôle de fossé d'infiltration. Ce fossé est également positionné à l'intérieur de la limite de propriété du terrain loué et exploité par AUTO 2001.

- **Création d'un second bassin pour réguler les eaux de pluies collectées sur la moitié nord, calcul de la rétention nécessaire**

Le premier bassin existant sera utilisé comme réserve incendie et bassin de rétention des eaux pluviales de la moitié sud du site.

Un second bassin sera réalisé au nord du site afin de réguler les débits des eaux pluviales collectées sur la moitié nord du site.

Dimensionnement du bassin de rétention NORD :

-Surface de collecte (dalle de béton n°1 existante + dalle de béton n°3 existante + toitures des 2 bâtiments + parking enrobé + voie d'accès enrobé): $22\ 750 \text{ m}^2$ soit **$2,275$ hectares**

-D'où le débit de rejet doit donc être de $2,275 \times 0,7 = 1,6 \text{ l/s}$.

Période de retour de la pluie : **50 ans**

Coefficient d'apport du bassin versant : **0,9 (surface bétonnée + toiture+ voie accès en enrobé)**



Le volume d'eau à mettre en rétention est de : **995 m³** (cf. fiche et graphique de calcul joint en [annexe 30](#)). Il conviendra donc de réaliser un bassin de rétention d'au moins 1000 m³ (surface de 500 m² sur 2 m de hauteur) au nord, en contrebas du site, à proximité de l'entrée.

La mise en place d'une géomembrane imperméable n'est pas préconisée car les eaux pluviales susceptibles d'être polluées seront traitées en amont. Cela permettra également au bassin de participer à l'infiltration d'eau dans le sol aussi faible soit elle car la perméabilité des terrains sous-jacente est faible (10⁻⁶ m/s).

La fuite du bassin sera régulée à 1,6 l/s au moyen d'un limiteur de débit type vortex à placer au point le plus bas du bassin. Le rejet se fera vers le fossé longeant la limite nord-ouest où les eaux seront en partie infiltrées.

En ce sens, mise en place d'un traitement et d'une régulation des eaux pluviales avant rejet, le projet est compatible avec les mesures du SDAGE Seine Normandie évoquées au chapitre 1.a.

En ce qui concerne la conformité, les eaux pluviales après traitement doivent respecter les valeurs seuils définis dans l'arrêté préfectoral d'autorisation du 9 août 2012 (article 4.3.10).

Ces valeurs réglementaires sont reprises dans le tableau suivant :

Paramètres	Valeurs de référence réglementaire
pH à 20°C	5,5 ≤ pH ≤ 8,5
Température	< 30°C
Couleur	< 100 mg Pt/l
MES	≤ 30 mg/l
DBO5	≤ 25 mg/l
DCO	≤ 125 mg/l
HCT	≤ 5 mg/l
Plomb	≤ 0,5 mg/l

Dans le cas de prélèvements instantanés, aucun résultat de mesure ne doit dépasser le double de la valeur limite prescrite

Des analyses d'eaux réalisées sur des échantillons prélevés au point de rejets nord en sortie de la station de traitements aérienne (cuve + décanteurs séparateurs d'hydrocarbures) sont réalisées de façon annuelle, les bordereaux d'analyses des dernières analyses de janvier 2017 sont portés en [annexe 31](#).

Les résultats du laboratoire ont été repris dans le tableau suivant :

Analyses	Unité	Sortie Séparateur
pH (labo)		7,5
Température (labo)	°C	19,8
DBO5	mg/l	8
Demande chimique en oxygène (DCO)	pH unité	62
Matières en Suspension (MES)	mg/l	14
Plomb (Pb)	mg/l	0,008
Hydrocarbures totaux C10-C40	mg/l	0,19



Couleur	mg/Pt/l	20
---------	---------	----

Les résultats d'analyses montrent que les concentrations des paramètres mesurés sont inférieures aux valeurs seuils prescrites. Les eaux de rejet sont donc conformes.

La technique de traitement des eaux pluviales de ruissellement employée est la meilleure technique existante sur le marché économiquement acceptable. Par ailleurs cette technique de traitement associée à un entretien régulier permet de respecter les normes de rejets en vigueur, comme en témoigne les résultats d'analyses présentés ci avant.

7. Energies

Les énergies utilisées seront :

- l'électricité pour l'éclairage, le chauffage des locaux, le pont bascule, le portique de radioactivité et essentiellement la ligne de broyage ;
- le gasoil non routier pour l'utilisation des pelles mécaniques, des chariots élévateurs et de la presse cisaille mobile ;
- le gasoil pour le fonctionnement des camions de transports.

Le site est alimenté en électricité au moyen d'un transformateur 3500 Kva placé au coin ouest du site. La consommation électrique annuelle peut être estimée actuellement à 40 000 KW. Une fois la ligne de broyage installée, elle devrait être d'environ 3 000 000 KW supplémentaires, la consommation moyenne de la ligne de broyage du site PASSENAUD RECYCLAGE sur les 5 dernières années étant de 2 900 000 KW.

Le GNR et le gasoil sont stockés dans deux cuves aériennes avec double parois de 5000 l placées au sein du bâtiment atelier de dépollution démontage de 1000 m².

La consommation maximale est de 60 m³ pour le GNR et 80 m³ pour le gasoil. Les chauffeurs sont sensibilisés à la conduite économique et les déplacements à vide sont limités au strict minimum.

A noter également, la présence de trois cadres de 12 bouteilles d'oxygène, et 11 bouteilles de propane de 35 kg disposées à l'extérieur sur racks métalliques. La consommation annuelle est d'environ 32000 l d'oxygène et 2380 kg de propane.

L'utilisation rationnelle de l'énergie et la consommation d'énergies constituent un des indicateurs environnementaux du système de management environnemental ISO 14001 de la société AUTO 2001, les consommations d'énergie sont donc mesurées de façon annuelle.

Le personnel est sensibilisé à la consommation d'énergie, les indicateurs étant affichés sur site.

III. Raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi les solutions envisagées d'un point de vue environnemental

D'un point de vue environnemental, l'installation de la société AUTO 2001 située sur un terrain de la commune de GONESSE présente les intérêts suivants :

- l'activité de récupération de VHU située dans la chaîne de gestion globale des véhicules en fin de vie et constitue un maillon indispensable dans l'industrie automobile et l'industrie métallurgique ;
- l'activité de transit et de transfert des déchets métalliques et DIB se situe dans la chaîne de gestion globale des déchets entre leur collecte et leur traitement qu'ils soient ménagers ou industriels ;
- le site de GONESSE est donc un véritable relais pour optimiser les coûts logistiques et environnementaux de collecte des déchets ;
- combiné à des opérations de tri sommaire, le site de GONESSE permettra de :
 - ◆ réduire l'impact du transport lors de la collecte (1 camion porte voiture = 4 à 6 camions de collecte),
 - ◆ limiter la mise en décharge de matières valorisables grâce à des opérations de récupération de matières valorisables sur le VHU en amont de son broyage et de collecte sélective auprès d'industriel et de collectivité;
- améliorer de la part valorisable des déchets sur le département du Val-d'Oise et les départements limitrophes ;
- limitation des impacts sur les populations du fait de l'installation de la société dans une zone isolée péri urbaine ;
- préservation des zones de protection des milieux naturels du fait de l'absence d'espaces protégés (ZNIEFF, ZPS¹, etc.) sur ou à proximité de l'installation de la société AUTO 2001 ;
- préservations des eaux de surface, pas de rejets directs en cours d'eau ou plan d'eau, le premier cours d'eau, le Croult se trouve à plus de 3 km à l'ouest.
- préservations des monuments historiques, le site n'est pas inscrit dans un rayon de protection.

En ce sens le projet est compatible avec :

- le **Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux de la région Ile de France du 26 novembre 2009** et notamment les orientations suivantes :
 - agir pour une meilleure prévention de la production des déchets dangereux et la réduction à la source
 - agir pour une meilleure collecte et un tri efficace des déchets dangereux diffus
 - prendre en compte le principe de proximité
 - optimiser le réseau d'installations en région
- **Plan Régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés d'île de France Val d'Oise de novembre 2012** dont les objectifs sont :
 - **Objectifs de prévention**

¹ Zone de Protection Spéciale



L'objectif de diminution du ratio de production de déchet par habitant s'applique au niveau régional. Il correspond à la quantité de déchets ménagers et assimilés franciliens entrant sur les installations ramenées à l'habitant.

➤ **Objectifs liés à la valorisation matière**

Les objectifs de valorisation tiennent compte des performances de collecte et des installations de tri. Ces objectifs quantitatifs sont des valeurs moyennées sur l'ensemble du territoire régional, ils sont déclinés par bassin de traitement.

➤ **Objectifs liés à la valorisation organique pour les déchets végétaux et biodéchets**

L'objectif de collecte est une valeur moyennée sur l'ensemble du territoire régional. Compte tenu du taux d'habitat collectif sur certains territoires, il ne peut pas être décliné localement.

➤ **Objectifs liés aux installations**

Les objectifs affichés s'appliquent à chaque installation.

Par ailleurs, l'aménagement du site a été prévu afin de limiter au maximum les impacts environnementaux :

- ⊕ une isolation des sols par une dalle de béton au niveau de tous les stockages temporaires de déchets ;
- ⊕ systèmes de traitement des eaux pluviales de ruissellement des aires étanches extérieures avec rétention (compatibilité avec le SDAGE Seine Normandie);
- ⊕ stockage des liquides polluants sur rétention et sous abri ;
- ⊕ Aire de dépollution couverte et bétonnée ;
- ⊕ Présence de haies, d'arbres et d'arbuste sur les flancs de la bute, impact visuel fortement réduits sur le site

Les principaux plans tels que PLU, SDAGE Seine Normandie, **Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux de la région Ile de France du 26 novembre 2009**, **Plan Régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés d'ile de France Val d'Oise de novembre 2012** et leurs objectifs sont présentés dans l'étude d'impact. La démonstration de la compatibilité du projet à ces plans se fait implicitement dans les différents chapitres de l'étude d'impact en relation avec les eaux, les sols, l'air, et les déchets.

Par ailleurs et en compléments en ce qui concerne **le Plan de Prévention de l'Atmosphère Ile de France du 25 mars 2013, compatible avec le Schéma Régionale Climat Air Energie du 14 décembre 2012** :

Il convient de noter que vis-à-vis des mesures réglementaires n°2 à 5 du PPA, ne seront pas présent sur le site de chaufferie, de matériel de combustion, de déchets de groupe électrogène. Le brûlage sera interdit. Le site n'est pas concerné par la 1^{ère} mesure réglementaire (plan de déplacement). Le chauffage des locaux sera électrique.

Vis-à-vis de la mesure réglementaire n°6 « émissions industrielles », les rejets atmosphériques du site seront ceux liés à l'utilisation de véhicules de transport et de manutention sur le site et ceux issus de la ligne de broyage. Les mesures de réduction sont développées page 22 du volet sanitaire. Les valeurs limites de rejets attendus en polluants (poussières) sont par ailleurs précisées. Des mesures seront réalisées de façon annuelle.

Vis-à-vis de la mesure réglementaire n°9 attendus relatif dans l'EI, l'état de la qualité de l'air sur la zone projet est présenté paragraphe I.3 qualité de l'air de l'étude d'impact (page 36) et les émissions de polluants atmosphériques sont présentés aux II.3 rejets dans l'air et IV.3 de l'étude d'impacts ainsi qu'au II.4 du volet sanitaire.



Le site n'est pas concerné par les mesures réglementaires n°7, 8 et 10.

Vis-à-vis de la mesure n°11 « diminuer les émissions en cas de pointe de pollutions », si dépassement du seuil d'alerte les mesures de réduction seront adoptées.

Par ailleurs, les déplacements à vides seront évités autant que possible, les chauffeurs seront sensibilisés à la conduite souple. Les émissions des véhicules de transport sont vérifiées annuellement et leur entretien se fera au moins une fois par an.

IV. Mesures de réduction et/ou compensation des impacts

Ces mesures ont été décidées selon un compromis entre deux objectifs pouvant paraître opposés et qui sont le développement économique et la protection de l'environnement.

1. paysage

L'intérieur du site n'est pas visible depuis la RD370 au nord, l'autoroute A1 à l'est ainsi que la ZAC à l'ouest puisque ces infrastructures sont situées en contrebas de la bute sur laquelle la société AUTO 2001 est installée. Le site est également encaissé dans la bute.

Les abords et les flancs de la bute sont végétalisés au moyen de hautes herbes, de haies, d'arbres et d'arbuste. Les arbres et haies présentes permettront de masquer les tas de VHU et autres matières métalliques à broyer. Seules les parties les plus hautes de la ligne de broyage ainsi que la grue fixe pourront être éventuellement visibles depuis la ZAC à l'ouest et l'autoroute A1 à l'est. Néanmoins les murs anti bruits permettent également de masquer les trois quarts de la ligne de broyage. De nouveaux arbustes à feuillage persistant compléteront l'écran visuel et seront implantés sur les flancs ouest et est de la bute au plus près de la ligne de broyage.

A l'intérieur du site toutes les aires seront revêtues d'une dalle de béton à l'exception du parking client et de la voie d'accès qui seront laissés en enrobés.

Des voies de circulations dégagées en permanence permettront un accès facile à tous les endroits du chantier.

2. bruit

Afin de vérifier la conformité du site vis-à-vis de la réglementation, des mesures de bruits ont été réalisées en octobre 2011 par la société ESCE (rapport joint en [annexe 24](#)) en 4 points en limite de propriété et deux points en zone de référence en l'extérieur, les niveaux mesurés sont inférieurs à 70dB et sont conformes aux exigences d'émergences réglementaires de l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

Les engins de chantier et véhicules sont vérifiés tous les ans.

La ligne de broyage augmentera le bruit généré par le site. Selon les données du constructeur fournisseur de la ligne Lindeman (cf. données en [annexe 25](#)), la puissance sonore moyenne de l'ensemble de l'installation à proximité de celle-ci est de 126 dB (A).

Des diagrammes de niveaux sonores en fonction la distance d'éloignement avec et sans mur anti bruit sont joints en [annexe 26](#). Y sont portés les niveaux sonores estimés en limites de propriété au plus près de la ligne.

Ainsi au plus près de ligne de broyage, aux niveaux des limites de propriétés du site les niveaux sonores en l'absence de mur anti bruit, seraient de :

- ❖ 88dB(A), à 30 m au niveau de la limite de propriété sud-ouest,
- ❖ 77dB(A), à 100 m au niveau de la limite de propriété sud-est,
- ❖ 76dB(A) 120 m au niveau de la limite de propriété sud-ouest,
- ❖ 75dB(A) 140 m au niveau de la limite de propriété est,
- ❖ 65dB(A) à 400 m u niveau de la limite de propriété à l'extrémité nord.

Sur 4 points, en l'absence de mur anti bruit, les niveaux sonores estimés seront supérieurs à la valeur seuils règlementaires de 70 dB(A) prescrite dans l'arrêté d'autorisation de la société.

Le second diagramme permet de montrer que sur l'ensemble des points, les niveaux sonores seraient respectés si des écrans insonorisant sont présents autour de la ligne.

Les prescriptions de l'arrêté préfectoral d'autorisation en matière d'émissions sonores seront respectées grâce notamment au mur anti bruit.

Ainsi la société AUTO 2001 réalisera des murs anti bruit ceinturant les éléments les plus bruyant de la ligne sur toute la hauteur soit environ 10 m (cf. plan d'ensemble du site en [annexe 5](#) et plan de détail de la ligne en [annexe 7](#)), il s'agit du broyeur y compris son moteur et du séparateur aéraulique avec le tambour magnétique.

Une note technique du fournisseur et installateur des écrans insonorisant est jointe en [annexe 32](#).



Photos d'écrans insonorisant ILG ceinturant une installation de broyage

Le merlon de terre végétalisé de 2 m de hauteur sur 3-4 m de large présent à la périphérie de la zone d'exploitation et au sommet des flancs NE et SO de la bute atténue de façon conséquente le bruit émanant du site.



Il convient également de souligner que l'environnement du site est néanmoins favorable puisque :

- Les plus proches habitations sont éloignées puisque situées à 1 km à l'ouest sud-ouest du site sur la commune de Bonneuil-en-France,
- L'installation se fera en hauteur sur une bute de plus d'une quinzaine de mètres, ce qui atténuera l'impact sonore en contrebas de la bute et au niveau de la ZAC,
- Des merlons ou mur de terre de 2 m de hauteur en bordure de la zone chantier et notamment celui présent juste au sud-ouest permettront une atténuation de la propagation des ondes sonores.

Les plages horaires de travail du broyeur seront de 8h à 18 h du lundi au vendredi.

Les véhicules de transport et les chariots de manutention sont contrôlés annuellement. En cas de non-conformité relevé lors d'un contrôle, la société y remédie aussi tôt en procédant aux travaux nécessaires.

Toute acquisition de nouveaux matériels est faite dans le respect des normes d'émissions sonores.

La société respectera les heures et jours de travail.

3. air

Des contrôles anti-pollutions sont réalisés tous les ans sur les véhicules de transport. Le brûlage est interdit. Les faibles quantités de gaz formés par la découpe au chalumeau sont rapidement dispersées dans l'atmosphère.

Le site ne récupère pas de déchets susceptibles d'occasionner des odeurs nauséabondes.

Les voies de circulation seront régulièrement arrosées afin de limiter les poussières produites lors du passage des véhicules sur le site.

Afin de réduire les possibilités d'envols de déchets collectés ou d'envols de poussières présentes avec les déchets, les camions sont munis d'un système de protection (filets, bâches...).

Sur la future ligne de broyage, les deux systèmes de dépoussiérage (zone broyage et séparateur à tambour) sont susceptibles de rejeter dans l'atmosphère de fines particules (poussières), une cheminée de 18 m de hauteur (cf. plan d'ensemble du site en [annexe 5](#) et plan de détail de la ligne en [annexe 7](#)) permettra l'extraction et le rejet de l'air issue des deux dispositifs de dépoussiérage.

Les procédés de traitement de l'air employés (Cylconage, lavage à l'eau de l'air par effet venturi, filtres à manches) présentés au chapitre 3.2.1.1 de présentation des activités du DDAE ainsi que sur la description technique du fournisseur en [annexe 7](#) constituent les meilleures techniques de traitement actuelles pour ce type d'activité puisqu'elles permettent d'obtenir une quantité de poussières inférieure à 10 mg/Nm³ dans l'air rejeté.

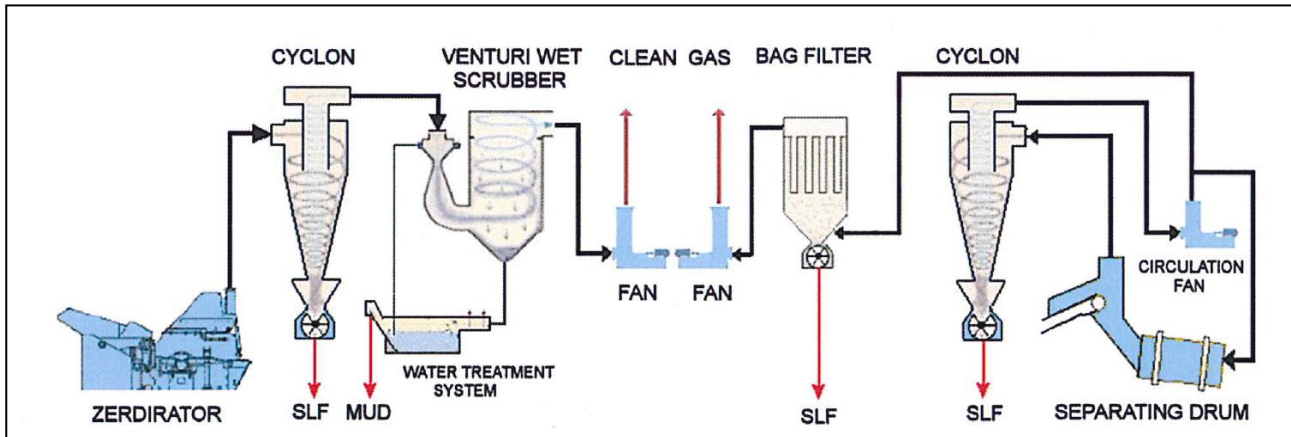


Schéma de principe de l'installation de dépollution - source : descriptif technique du fournisseur LINDEMAN en annexe 7

Les prescriptions réglementaires de rejet étant généralement fixées à 10 mg/Nm³ de poussières totales. Les principaux polluants métalliques pourront également faire l'objet d'un suivi. Un suivi de ces émissions sera réalisé périodiquement et à minima une fois tous les 2 ans.

4. lumière

Il n'y a aucun éclairage en dehors des horaires de travail susceptible de gêner le voisinage à l'exception, pour des raisons de sécurité, de l'aire de stockage des véhicules d'occasion.

5. déchets

■ déchets issus de la dépollution des VHU

- ✦ **Les batteries** usagées sont retirées et placées manuellement à plat dans des bacs étanches spéciaux. Au maximum, une quarantaine de bacs seront stockés avant enlèvement. Ces bacs sont couverts et placés sur l'aire étanche bétonnée à proximité du bâtiment puis déplacés sur l'aire de regroupement au sud du site. Le retrait de la batterie est la première opération sur le VHU car elle permet de neutraliser le circuit électrique et donc pour certains véhicules les airbags.
- ✦ **Les huiles usagées des moteurs**, sont retirées par vidange gravitaire puis stockées via des flexibles dans une cuve enterrée double paroi de 5000 l. La collecte gratuite de ces huiles se fait par une société spécialisée agréée environ 1 à 2 fois par mois ou plus si besoin.
- ✦ **Les carburants** tels que l'essence et le gasoil sont retirés par vidange gravitaire (après perçage du réservoir) puis transvasés dans une cuve enterrée double enveloppe avec détecteur de fuite comprenant deux compartiments de 12500 l. Une pompe permet de réutiliser les carburants dans les véhicules de la société et du personnel.
- ✦ **Le liquide de refroidissement et le liquide lave-glace** sont extraits par pompe aspirante (perçage des durites) et placés en mélange dans une cuve aérienne à l'abri bien identifiée de 1500 l sur rétention. La collecte de ses liquides se fait environ une fois par an.



- ✦ **Les liquides freins et les huiles hydrauliques (boîtes de vitesses, amortisseurs, direction assistée, etc.)** sont retirés en fonction des véhicules soit selon le même procédé et placés dans une cuve aérienne à l'abri bien identifiée de 1500 l sur rétention soit par vidange gravitaire dans la cuve enterrée des huiles usagées. La collecte de ces liquides se fait tous les deux mois ou plus si besoin par une société spécialisée agréée.
- ✦ Les **roues pneumatiques** qui peuvent être réutilisées sont retirées des véhicules puis stockées pour être revendues soit aux particuliers (stockage sur une aire clôturée) soit à des sociétés (professionnels du pneu, exportateurs, etc.). Les pneus trop usagés sont également retirés et stockés avant expédition en filière de recyclage.

Trois aires de stockages extérieures de 130 m² de pneumatiques dont deux localisées à l'ouest et un à l'est du magasin. Les pneus y sont stockés en rangées les uns sur les autres. Une aire correspond au stockage d'environ 1000 pneus de véhicules légers à mettre en filière de réemploi (revente à l'export où à des sociétés spécialisées). Un deuxième stockage comprend environ 300 pneus de véhicules lourds à mettre en filière de réemploi (revente à l'export où à des sociétés spécialisées).

Un troisième stockage est composé de pneus VL et PL en mauvais état bon revendable à mettre en filière de recyclage.

Devant le magasin sont stockés des pneus d'occasion consultables par le public, ils sont stockés sur des racks sur environ 90 m², ce qui permet de stocker environ 200 pneus d'occasion.

Ces stockages sont éloignés les uns des autres et placés sur dalle de béton.

- ✦ Les **filtres à huiles** et emballages souillés par l'huile sont stockés dans des bacs plastiques étanches et récupérés par une société spécialisée.
- ✦ Les **gaz de système** de climatisation sont retirés au moyen d'un extracteur de gaz de climatisation. Les opérateurs disposent de l'attestation d'aptitude catégorie V et la société dispose d'une attestation de capacité délivrée par CEMAFROID.
- ✦ Les **pots catalytiques** seront récupérés pour leur valeur marchande puisqu'ils contiennent des métaux précieux. Ils seront ôtés lors de la dépollution pour être stockés dans un bac spécial. Ils sont ensuite revendus à différentes sociétés habilitées en charge de leur revalorisation matière.
- ✦ Les airbags, les prétensionneurs, les ceintures de sécurité et autres éléments pouvant présenter un danger pour l'exploitation seront neutralisés en fonction du modèle de véhicule soit par enlèvement de la batterie soit au moyen d'un dispositif pyrotechnique.
- ✦ En ce qui concerne les voitures avec **réservoirs GPL**, le gaz sera brûlé au moyen d'une torche.

■ déchets issus du démontage des VHU

Ce démontage effectué par des mécaniciens peut se faire :



- soit à l'extérieur sur la dalle de béton pour les éléments de carrosserie tels que capots, portes, ailes, pare-chocs, hayons, optique de phare, clignotant, rétroviseur, etc.
- soit sur ponts élévateurs présents à l'intérieur du bâtiment Nord de 1000 m² pour enlever les pièces difficilement accessibles tels que pots d'échappement, moteurs et boîtes de vitesses, Cardans, Radiateurs, roues complètes ou jantes, transmission, alternateurs, démarreurs ...
- au moyen d'une découpe au chalumeau afin d'extraire et séparer toutes pièces valorisables tels moteur, radiateur (alu, cuivre), des amortisseurs, étriers, cardans, disques de freins, etc.

Les opérations de stockages, dépollution et démontage des VHU ne s'effectuent que sur aire étanche de type dalle de béton sur laquelle toutes les égouttures et eaux de ruissellements (pluviales, de nettoyage) sont collectées et traitées au moyen de plusieurs débourbeurs séparateurs d'hydrocarbures.

■ VHU lourds et deux roues

Ces véhicules sont récupérés au préalable dépollués.

Leur stockage en attente de découpage se fait au sud du site sur la dalle de béton sur environ 1500 m², laquelle dispose d'un débourbeur séparateur enterré de TN 331 l/s. A terme ce stockage sera déplacé plus à l'ouest sur la 4^{ème} et dernière dalle de béton à réaliser. Cette dalle sera également raccordée à un décanteur séparateur d'hydrocarbures de 30 l/s.

Les opérations de retrait des pneumatiques, du moteur et autres pièces revalorisables se fait sur la dalle de béton nord du site raccordée à plusieurs débourbeurs séparateurs d'hydrocarbures. Il en est de même pour le découpage de la carcasse.

Les cyclomoteurs hors d'usage transitant sur le site sont automatiquement stockés sur dalle de béton associée à une station de traitement des eaux de ruissellement.

■ Déchets produits sur la ligne de Broyage des VHU et autres ferrailles légères

Les VHU et autres déchets métalliques en attente de broyage seront stockés en tas sur dalle de béton au sud du site. La hauteur du tas est susceptible d'atteindre les 10 m de hauteur, selon une méthode simple et qui a fait ses preuves : la méthode pyramidale. En base le grutier effectue un socle solide et gerbe et compact progressivement la matière grâce au bras de la grue suffisamment long et de son grappin.

Ⓜ Ferrailles

Le stockage se fera sur dalle de béton à l'extrémité de la ligne sous forme d'andin pouvant atteindre les 6-8 m de hauteur.



De plus fines ferrailles sont également produites de fait de la présence de plusieurs overband sur la ligne de résidus légers de broyages et sur la ligne de tri des non ferreux. Elles seront stockées au sein de casiers en béton.

Les ferrailles seront expédiées régulièrement en aciérie afin d'être recyclées à 100%.

Les métaux non ferreux ou fraction riche en non ferreux

Le stockage se fera au sein de cases en béton. Ils seront essentiellement expédiés en filières de recyclage matière (expédition directe en fonderie).

La cabine de tri permet de retirer également des fils de cuivres et des ferro-cuivreux. Ils seront stockés au sein de bennes métalliques avant expédition en filière de recyclage.

Les résidus de broyage légers (Fluffs)

Ils seront stockés au sein de cases en béton couvertes. Leur élimination se fera de façon journalière afin de réduire au maximum le volume stocké sur site.

Compte tenu de la diversité des matériaux en mélange, la principale filière d'élimination constitue l'élimination en décharge de classe 2. Néanmoins en fonction des possibilités, et des filières de revalorisation des mises en filières de revalorisation sont envisagées : incinération en cimenterie, tri post-broyage (flottation).

Les refus d'induction – inertes - résidus de broyage lourds

Ces fractions seront stockées au sein de cases en béton.

Compte tenu de la présence d'une faible proportion de métaux non ferreux, des sociétés extérieures se sont spécialisées dans le tri post broyage par flottation. Il s'agira de la filière essentielle retenue par la société AUTO 2001.

Centre de transit multi déchets

Déchets métalliques

Il s'agit de déchets métalliques en transit ne nécessitant pas de traitement particulier si ce n'est des opérations sommaires de tri et regroupement et occasionnellement de découpe au chalumeau.

Un affichage des matières prises en charge sera placé à l'entrée de la zone d'exploitation.

Les métaux seront stockés dans des bacs et les ferrailles seront stockées en tas sur une hauteur maximale de 6 m. Des casiers en béton permettront également un stockage par classe de qualité.



Les grosses ferrailles pourront être recoupées et reconditionnées avant départ vers les filières de recyclage matière à l'aide d'une presse-cisaille mobile présente sur le site. Cette opération permettra de diminuer leur volume et augmenter leur densité.

Des opérations de découpage au chalumeau sont également parfois nécessaires sur certains déchets métalliques volumineux. Il se fera à plus de 10 m de tout stockage de matières inflammables.

Déchets industriels non dangereux de papiers cartons, bois, plastiques

Des DIB non dangereux triés (papiers/cartons, plastiques, Bois, caoutchouc, etc.) ou en mélange seront également stockées (au maximum 300 m³) en bennes placées au sud-est du site sur dalle de béton. Aucun traitement ne sera réalisé sur site, si ce n'est des opérations sommaires de tri manuel avant mises en filières de recyclage et valorisation.

Occasionnellement la société est également susceptible de faire transiter sur son site des :

- gravats issus de chantiers de démolition (300 tonnes par an) au sein d'une case béton d'une centaine de mètres carrés,
- des déchets de végétaux (160 tonnes par an) en benne de 30 m³.

Ces déchets seront expédiés à 100 % en filières de revalorisation.

Déchets dangereux : batteries usagées

Au maximum, une quarantaine de bacs seront présents en transit sur le site ce qui correspond à environ 40 tonnes.

Deux à trois bacs fermés étanches de déchets souillés dangereux (DTQD) seront également susceptibles d'être présents. Ils proviendront essentiellement du rebus des bennes de collecte.

Déchets issus des systèmes de traitement

La présence sur le site de systèmes de traitement des eaux pluviales et plus spécifiquement de décanteurs/débourbeurs séparateur d'hydrocarbures permettant de traiter les eaux pluviales de ruissèlement des aires étanches extérieures entraînera la production de déchets dangereux (hydrocarbures, boues, huiles) provenant de leur entretien régulier (1 à 2 fois par an). Ces déchets seront collectés par une entreprise spécialisée et dirigés vers un centre de traitement agréé.

Deux installations de dépoussiérage seront présentes sur la future ligne de broyage. Le séparateur à voie humide génère des boues via le lavage à l'eau de l'air. Ces boues seront stockées dans une benne de 6 m³, puis évacuées tous les mois en CET classe 2.

Sur la seconde installation, des poussières sont également produites par nettoyage du filtre à manche. Elles sont automatiquement stockées en big-bags, puis évacuées du site tous les mois en CET de classe 2.



- Les déchets assimilables aux ordures ménagères produits par la société AUTO 2001 sont éliminés via le plan d'élimination de la commune.

Dans tous les cas, aucun déchet valorisable ne sera mis en décharge.

6. eaux

Le terrain est alimenté en eau potable essentiellement pour répondre aux besoins sanitaires et aux besoins de lavage des camions et engins 4 à 5 fois par an. En ce qui concerne les eaux de lavage, il ne s'agit pas d'une activité commerciale, les engins et véhicules de transport de la société doivent occasionnellement être nettoyés. L'eau utilisée provient du réseau d'eau potable, le nettoyage se fait au jet d'eau haute pression. Aucun produit de nettoyage n'est employé. Les volumes rejetés sont de l'ordre de 500 l par véhicule ou engin nettoyé. Les véhicules sont nettoyés une fois tous les 2 mois. Les eaux de lavage sont collectées sur les avaloirs disposés sur les dalles de béton puis sont traitées par les dispositifs de traitements des Eaux Pluviales de ruissèlement de type décanteur séparateur d'hydrocarbures puisque les polluants générés sont identiques, il s'agit de boues et d'hydrocarbures.

Les eaux usées provenant de l'utilisation des sanitaires sont dirigées sur des fosses septiques de traitement individuel en l'absence de réseaux d'eaux usées collectifs à proximité.

Le réseau incendie RIA et dispositif d'extinction automatique sera alimenté par une réserve d'eau de 20 m³. Cette réserve sera réalimentée au besoin par le forage d'eau souterraine présent au sud-ouest du site.

Les eaux pluviales potentiellement polluées qui ruissellent sur les aires étanches extérieures transiteront toutes via une station de traitement composée d'un débourbeur séparateur d'hydrocarbures (cf. plan en [annexe 5](#)) puis un bassin de rétention. Le rejet se fera en deux points puisque deux bassins de rétentions seront présents, le premier existant au sud et le second en cours de création au nord du site. En l'absence de réseau collectif d'eaux pluviales, les deux rejets se feront sur le même exutoire, fossé présent en bordure ouest du site au pied de la butte.

Un plan des écoulements d'eaux et des aires étanches est joint en [annexe 47](#). Les ouvrages de traitements et les bassins de rétention ont été numérotés.

Désignation de l'aire de collecte	Type d'eaux pluviales	Ouvrage de traitement	Bassin de rétention	Point de rejet	Exutoire final
<i>Bâtiment magasin atelier de réparation</i>	toiture	/	Bassin n°1 nord	Rejet n°1	Fossé présent au pied de la butte s'écoulant vers le
<i>Bâtiment atelier de démontage</i>	toiture	/	Bassin n°1 nord	Rejet n°1	



<i>Dalle béton n°1</i>	Ruissellement + lavage camion/véhicules	DS1 et DS2 Puis STEP 1	Bassin n°1 nord	Rejet n°1	sud-ouest
<i>Dalle béton n°2</i>	ruissellement	STEP 3	Bassin n°2 sud	Rejet n°2	
<i>Dalle béton n°3</i>	ruissellement	STEP1	Bassin n°1 nord	Rejet n°1	
<i>Dalle béton n°4</i>	ruissellement	STEP4	Bassin n°2 sud	Rejet n°2	
<i>Enrobé parking client</i>	ruissellement	STEP2	Bassin n°1 nord	Rejet n°1	

Les organes constitutifs liés à la prévention de la pollution des eaux de pluies sont les suivants :

- Une surveillance des eaux de rejets via des analyses de contrôle annuel ;
- Un entretien des décanteurs séparateurs : vidange annuelle des chambres à boues et hydrocarbures des eaux de rejets ;
- Des alarmes de niveaux de boues et d'hydrocarbure ;
- La possibilité de retenir une pollution accidentelle sur le site soit sur dalle de béton soit au sein des cuves aériennes par arrêt manuel des pompes de relevage.

La mise en place de la ligne de broyage se fera sur la dalle 3 existante et la dalle 4 à créer, les eaux de ruissellement seront des eaux pluviales potentiellement polluées en boues et hydrocarbures, la meilleure technique de traitement est la décantation des boues et la séparation des hydrocarbures. Sur la dalle n°3, les eaux pluviales sont traitées au moyen d'un débourbeur séparateur d'hydrocarbures de TN 331 l/s (STEP3). Sur la dalle n°4, les eaux de ruissellement y seront collectées afin d'être dirigées vers une nouvelle station de traitement composée d'une cuve aérienne de rétention de 120 m³ permettant d'abaisser le débit réceptionné (<30l/s) puis d'un décanteur lamellaire de TN 30 l/s avec filtres coalesceur. Le rejet des eaux traitées se fera dans le bassin de rétention n°2 au sud de capacité utile de 2150 m³.

La Communauté d'Agglomération du Val de France n'a pas la compétence des raccordements sur les réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales sur la commune de Gonesse.

Une demande avait été transmise en 2012 à la mairie de Gonesse qui avait transféré cette demande à l'AFTRP en charge de la ZAC. L'AFTRP avait répondu en date du 3 février 2012 défavorablement à ce raccordement (cf. lettre jointe en [annexe 48](#)).

Les eaux pluviales de la zone industrielle sont rejetées sur les bassins de rétention infiltrations présents à l'ouest de la bute. Ces bassins ont été dimensionnés pour la zone industrielle et non pour le site AUTO 2001. Aussi le trop plein de ces bassins se déverse sur le même exutoire que le site AUTO 2001, à savoir fossé présent au pied de la bute. Un raccordement est donc inutile.

7. coût estimatif des mesures de compensation

Mesures envisagées	Coûts estimatifs	Calendrier de Réalisation
Création de la 4 ^{ème} et dernière béton de 17000 m ² + réseau de collecte des eaux pluviales	800 000 €HT	1 an suivant notification de l'arrêté préfectoral d'autorisation complémentaire
Système de traitement des eaux pluviales de ruissellement complémentaire (4 ^{ème} dalle de béton)	100 000€HT	1 an suivant notification de l'arrêté préfectoral d'autorisation complémentaire
Système de traitement des poussières du broyeur	600 000€HT	1 an suivant notification de l'arrêté préfectoral d'autorisation complémentaire
Création de murs insonorisant ceinturant le broyeur	800 000€HT	1 an suivant notification de l'arrêté préfectoral d'autorisation complémentaire
Achèvement du bassin de rétention de 1000 m ³ au nord du site	1650€HT	Janvier 2014
Création d'un ouvrage de régulation du débit en sortie des deux bassins de rétention	2500€HT	Janvier 2014
Micro-station d'épuration des eaux usées sanitaires	6000€HT	Janvier 2014
Mise en place d'un portique de détection de radioactivité	15 000€HT	6 mois suivant notification de l'arrêté préfectoral d'autorisation complémentaire
Etude de bruit afin d'évaluer l'impact sonore de la ligne de broyage	2000€HT	Dans les 6 mois suivant la mise en service de la ligne de broyage complémentaire
Vérification de la qualité des eaux de rejets	900€HT	Périodique annuel
Vérification périodique des engins et véhicules	1500€HT	Périodique annuel
Vérification électrique	1500€HT	Périodique annuel
Vérification extincteurs	750€HT	Périodique annuel
Vérification mécanique et appareil de lavage	2000€HT	Périodique annuel



La société s'engage notamment à travers la mise en place d'un Système de Management Environnemental conforme à la Norme ISO 14001 à améliorer de façon continue ses performances environnementales à l'aide d'indicateurs environnementaux vérifiés annuellement.

V. Conditions de remise en état du site

En cas de cessation d'activité, la société AUTO 2001 sera amenée à remettre le site en état.

La cessation d'activité, si elle avait lieu, se ferait selon les principes suivants :

- ▶ déclaration administrative selon les exigences en vigueur au moment de la cessation d'activité.
- ▶ démantèlement des installations et élimination par réemploi, par vente du matériel et des équipements ou par évacuation selon les exigences réglementaires en vigueur des équipements considérés comme déchets.
- ▶ élimination des déchets du site selon les voies réglementaires imposées par la nature des déchets.
- ▶ réalisation d'un diagnostic sol afin de détecter les éventuelles pollutions du site et de les traiter en conséquence.

Un mémoire sur l'état du site devra être joint à la notification de cessation d'activité, précisant les mesures prises en compte ou prévues pour assurer la protection des intérêts visés à l'article L511-1 du code de l'environnement. Il devra comporter notamment l'évacuation et l'élimination des produits dangereux et des déchets présents sur le site ainsi que la dépollution des sols et des eaux souterraines éventuellement polluées. L'état pollué des sols et des eaux souterraines et les objectifs de dépollution devront être évalués en s'appuyant sur le guide ministériel sur la gestion des sites « potentiellement » pollués.

Le site sera remis en état pour un usage d'industries. L'avis du propriétaire concernant cette remise en état est porté en [annexe 12](#). L'avis du maire de Gonesse a été demandé par lettre du 14 avril 2011, sa réponse est favorable quant à la remise en état du site à savoir pour un usage tel qu'il est défini actuellement dans le PLU. La copie de la lettre du Maire est jointe en [annexe 33](#).

VI. Effets potentiels du projet sur la santé des populations riveraines

La société AUTO 2001 se situe en bordure de deux voies routières que se sont l'autoroute du Nord A1 et la Départementale RD 370 avec les nuisances qu'elles engendrent. Une ZAC est présente au nord et au pied de la butte sur laquelle est implantée la société. Le site fonctionne que la journée et ce, 5 jours par semaine. Les plus proches habitations sont situées à 1 km à l'ouest sud-ouest du site sur la commune de Bonneuil-en-France.

Les effets susceptibles de nuire à la santé humaine relèvent de la pollution éventuelle des sols et des eaux, et du bruit généré par l'activité.



1. la pollution des sols et des eaux

Le terrain est exploité par la société AUTO 2001 depuis une trentaine d'années.

Le site repose sur des remblais recouvrant une décharge. L'isolation des sols a donc une incidence positive car elle supprime l'infiltration d'eaux de pluies qui seraient susceptibles d'atteindre les déchets et donner lieu à la formation de lixiviats polluants pour les nappes d'eaux souterraines sous-jacentes.

Un diagnostic de pollution des sols a été réalisé en 2009 lors de la vente des terrains par les anciens propriétaires. Ce rapport est joint en *annexe 1* du rapport de base IED porté en *annexe 13*.

Ce diagnostic recouvre les terrains exploités par la société AUTO 2001 et ceux de la société DLB à l'est.

Au droit du site exploité par la société AUTO 2001, sur les sondages réalisés des teneurs fortes en éléments traces métalliques sont relevées notamment en cuivre, plomb, zinc. Il en est de même pour les hydrocarbures totaux au niveau de la zone de démontage des VHU.

Néanmoins compte tenu de l'usage industriel du site et de l'absence de transfert possible entre les sols pollués et les usagers lié à la présence d'une dalle de béton ou d'un enrobé, l'état de pollution des sols est compatible avec l'usage actuel qu'il en est fait.

Toutes les eaux pluviales de ruissèlement des aires extérieures seront collectées puis traitées avant rejet au fossé présent au pied de la bute au moyen de débourbeurs séparateurs hydrocarbures.

Afin de garantir leur performance épuratoire, l'ensemble des débourbeurs séparateurs d'hydrocarbures sera entretenu au moins une fois par an par la vidange des chambres à boues et hydrocarbures.

Des analyses seront faites une fois par an afin de vérifier que les normes de rejets sont respectées et notamment les normes de rejet prévues par l'arrêté préfectoral du 9 août 2012 de la société AUTO 2001.

D'après les données fournies par l'Agence Régionale de la Santé, le site n'est pas inclus dans un périmètre de protection des captages d'eau potable.

2. les rejets atmosphériques

Actuellement, il n'existe pas de rejet atmosphérique sauf les émissions de poussières lors du roulage des véhicules lourds et si ce n'est, les vapeurs de carburant lors du remplissage des deux cuves de carburants et lors de la vidange des VHU. Les voies de circulation et aire de travail sont nettoyées si besoin. Les émanations de vapeurs organiques ne sont pas significatives compte tenu des faibles volumes mis en jeu

Le brûlage est interdit. Aucun traitement par incinération n'est et ne sera réalisé sur le site.



La future ligne de broyage de déchets métalliques produira des poussières, pour celles en provenance du broyeur, elles seront captées, aspirées et traitées avant rejet au moyen d'un cyclone puis d'un système type venturi avec lavage à l'eau de l'air et pour celles en provenance de l'aéro-séparateur, elles seront captées, aspirées et traitées et au moyen d'un cyclone et de filtres à manches.

Ces techniques de traitement constituent les meilleures pour ce type de poussières puisqu'elles permettent d'obtenir une quantité de poussières totales inférieure à 10 mg/Nm³ dans l'air rejeté.

3. le bruit

Afin de vérifier la conformité du site vis-à-vis de la réglementation, des mesures de bruits ont été réalisées en octobre 2011 par la société ESCE (rapport joint en [annexe 24](#)) en 4 points en limite de propriété et deux points en zone de référence en l'extérieur, les niveaux mesurés sont inférieurs à 70dB et sont conformes aux exigences d'émergences réglementaires de l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

Les engins de chantier et véhicules sont vérifiés tous les ans. Le merlon de terre atténué de façon conséquente le bruit émanant du site.

La ligne de broyage qui sera installée augmentera le bruit généré par le site. Selon les données du constructeur fournisseur de la ligne Lindeman (cf. données en [annexe 25](#)), la puissance sonore moyenne de l'ensemble de l'installation à proximité de celle-ci est de 126 dB (A).

Les prescriptions de l'arrêté préfectoral d'autorisation en matière d'émissions sonores seront respectées grâce notamment au mur anti bruit.

La société AUTO 2001 réalisera des murs anti bruit ceinturant les éléments les plus bruyant de la ligne sur toute la hauteur soit environ 10 m (cf. plan d'ensemble du site en [annexe 5](#) et plan de détail de la ligne en [annexe 7](#)), il s'agit du broyeur y compris son moteur et du séparateur aéraulique avec le tambour magnétique.

Une note technique du fournisseur et installateur des écrans insonorisant est jointe en [annexe 32](#).

Le merlon de terre végétalisé de 2 m de hauteur sur 3-4 m de large présent à la périphérie de la zone d'exploitation et au sommet des flancs NE et SO de la bute atténué de façon conséquente le bruit émanant du site.

4. Effets cumulés avec d'autres projets

Le site fait partie d'une zone industrielle laquelle comporte avec la société AUTO 2001, plusieurs autres établissements dotés de plusieurs ICPE soumis au régime de déclaration, enregistrement et e autorisation.

Le site n'est concerné néanmoins par aucune zone de danger.



Il n'existe actuellement pas de projet d'implantation d'autres ICPE sur la zone.

Il n'y aurait pas de projet communal aux abords du site.

VII. Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets de l'installation classée sur l'environnement

L'évaluation des effets de l'installation classée s'est faite en fonction :

- ▶ des différents domaines environnementaux existants : paysage, bruit, air, lumière, déchets, eau, foudre, séismes, énergie ;
- ▶ des observations faites sur le terrain ;
- ▶ des discussions avec le personnel de la société ;
- ▶ des documents récupérés auprès des organismes compétents : BRGM, IGN, collectivités locales et territoriales, Météo France, etc. ;
- ▶ des données recueillies auprès des organismes compétents intervenus sur l'aménagement du site.