

Strasbourg, le 28 juillet 2003

**RAPPORT DE  
L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSÉES  
POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

Objet: **GENERAL MOTORS – Usine de Strasbourg - 67026 STRASBOURG**  
**Demande en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter un pompage complémentaire dans la nappe phréatique et une actualisation des prescriptions de l'arrêté préfectoral du 11 septembre 1998**

- 1. PRESENTATION SOMMAIRE DE L'ETABLISSEMENT**
- 2. OBJET DU PRESENT RAPPORT :**
  - Demande d'autorisation d'exploiter un pompage complémentaire dans la nappe phréatique,
  - Actualisation des prescriptions de l'arrêté préfectoral du 11 septembre 1998
- 3. ENQUETE PUBLIQUE ET AVIS DES SERVICES ADMINISTRATIFS.**
- 4. ANALYSE DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSÉES.**
- 5. PROPOSITIONS DE L'INSPECTION**
- 6. CONCLUSION**

## 1. PRESENTATION SOMMAIRE DE L'ETABLISSEMENT

GÉNÉRAL MOTORS STRASBOURG fait partie du Groupe GM POWERTRAIN qui assure la fabrication de moteurs, de transmissions, de pièces de fonderie et d'autres composants pour véhicules. Il emploie près de 76 000 personnes dans le monde, dont 1 900 personnes sur le site de STRASBOURG. Fondée en 1967, l'usine était à l'origine destinée à la fabrication de transmissions automatiques de propulsion pour les voitures européennes.

L'usine de STRASBOURG est construite sur un terrain de 995 000 m<sup>2</sup> dans la zone industrielle du Port Autonome et sa vocation est de fabriquer des transmissions automatiques pour le groupe GM et d'autres clients.

Afin de pouvoir répondre aux exigences du marché du point de vue technologique, qualité et compétitivité, des produits de remplacement sont à l'étude par POWERTRAIN.

Le groupe GM POWERTRAIN a concrétisé cette volonté de recherche et développement en réalisant un **Centre Technique Européen** de 8 000 m<sup>2</sup> sur le site de Strasbourg, opérationnel depuis mi-1996. Il s'agit du 9<sup>ème</sup> centre technique de GM POWERTRAIN dans le monde et le premier en Europe. La mission de ce centre est la conception, le développement et la mise au point de nouvelles générations de transmissions automatiques adaptées au marché automobile européen qui présente aujourd'hui le plus grand potentiel d'accroissement.

**Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1999, DELPHI** est locataire de GÉNÉRAL MOTORS Strasbourg d'un bâtiment de 16 000 m<sup>2</sup> environ et de terrains limitrophes à ce bâtiment (total : 50 470 m<sup>2</sup>). Cette entité ne fait pas partie de la présente demande d'autorisation. Une demande d'autorisation a également été faite par DELPHI pour la fabrication de pompes hydrauliques à palettes pour directions assistées.

**Par arrêté préfectoral du 11 septembre 1998**, la Société GÉNÉRAL MOTORS POWERTRAIN - DELPHI France a été autorisée à exploiter une usine de fabrication de transmission sur le territoire de la Commune de STRASBOURG, 81 rue de la Rochelle.

Enfin, GÉNÉRAL MOTORS est classé **SEVESO seuil bas** selon les critères de l'arrêté ministériel du 10 mai 2000 parce qu'il exploite sur son site un stockage de propane supérieur à 50 tonnes.

## 2. OBJET DU PRESENT RAPPORT

### 2.1. La demande d'autorisation d'exploiter un pompage complémentaire dans la nappe et de poursuivre l'exploitation des activités existantes

La nouvelle demande est nécessaire pour **2 raisons** :

- d'une part, la Société GM POWERTRAIN GROUPE-DELPHI France Automotive Systems a décidé de **scinder** à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1999 les activités liées à la fabrication des transmissions automatiques (GÉNÉRAL MOTORS) de celles liées à la fabrication des pompes hydrauliques pour directions assistées (DELPHI SAGINAW) en deux sociétés distinctes,
- d'autre part, les besoins en eau de refroidissement de la Société GÉNÉRAL MOTORS se sont accrus. L'actuel arrêté préfectoral d'autorisation datant du 11 septembre 1998 fixe un prélèvement de 16 000 m<sup>3</sup>/j, alors que les besoins, objet de la présente demande s'élèvent à 25 000 m<sup>3</sup>/j.

## **2.2. Description sommaire des installations et des activités exploitées par la société Général Motors**

La Société GENERAL MOTORS STRASBOURG est spécialisée dans la fabrication de composants pour véhicules automobiles (boîtes de vitesse et des pièces pour transmissions automatiques).

Depuis 1989, le site produit également une transmission automatique à 4 vitesses assistée électroniquement, pour véhicules à propulsion de 1,6 à 3,5 l de cylindrée, appelée 4L30-E.

Plus récemment, la société fabrique une transmission automatique à 4 ou 5 vitesses pour moteurs de 1,8 l à 4,2 l de cylindrée, appelée respectivement 4L30-E et 5L40E.

Des convertisseurs sont également fabriqués qui permettent la liaison entre le moteur et le train de transmission, multiplient le couple moteur et sont équipés d'un embrayage à prise directe.

L'unité de STRASBOURG possède, outre les ateliers de travail des métaux et les chaînes de montage relatives à chaque unité, une fonderie ainsi qu'un atelier de traitement thermique des pièces.

Les capacités de production actuelles sont de 400 000 transmissions automatiques (4 et 5 vitesses) et de 400 000 convertisseurs de couple par an.

**La production de l'établissement peut se schématiser comme suit :**

- la fusion,
- l'injection,
- l'usinage,
- le lavage,
- le contrôle,
- l'assemblage,
- le test,
- le centre de recherche « ETC » :conception, le développement et la mise au point de nouvelles générations de transmissions automatiques.

La Société GENERAL MOTORS n'emploie plus de produits organo-halogénés depuis fin 1993. Ces composés ont été substitués par des solutions alcalines aqueuses.

Par ailleurs, l'opération de lavage des circuits de refroidissement des fours de traitement thermique, réalisée auparavant au trichloréthylène a été supprimée.

## **2.3. Situation administrative – Actualisation des activités.**

Les activités de la société GENERAL MOTORS ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral codicatif en date du 11 septembre 1998.

Cet arrêté rassemble les dispositions réglementaires relatives à la protection de l'environnement ainsi que celles relatives à la sécurité des installations, applicables à l'ensemble des installations de GENERAL MOTORS et DELPHI.

## **3. ENQUETE PUBLIQUE ET AVIS DE SERVICES ADMINISTRATIFS**

### **3.1. Enquête publique - Rapport du Commissaire Enquêteur**

L'enquête publique s'est déroulée du 14 octobre au 15 novembre 2002.

Une lettre d'Alsace Nature a été adressée au Commissaire enquêteur ainsi que des remarques formulées par la même association ont été consignées dans le registre d'enquête.

Les observations contenues dans la lettre et dans le registre d'enquête portent sur :

- la composition des boues traitées par Trédi,
- les eaux pluviales issues de la toiture du Bâtiment ETC,
- les eaux d'extinction,
- l'air, le bruit, les déchets,
- l'impact sur la santé.

### **3.2. Mémoire en réponse de l'exploitant**

Par mémoire en réponse du 22 novembre 2002, la Société GENERAL MOTORS répond aux différents points soulevés lors de l'enquête.

### **3.3. Avis et conclusions du Commissaire enquêteur**

Les points ci-dessus ont donné lieu à des commentaires du Commissaire enquêteur.

#### a) Pour l'eau :

« L'enquête en cours doit en principe aboutir à l'élaboration d'un nouvel arrêté préfectoral tenant compte des modifications envisagées et des services compétents de l'État édicteront les règles à respecter suite à ces modifications ».

#### b) Pour le bruit :

Le Commissaire enquêteur a constaté une isolation parfaite des postes de travail et que l'émergence auditive de l'usinage de la matière première (aluminium) était faible et de fait encore moindre à l'extérieur.

#### c) Pour le trafic :

Le Commissaire enquêteur fait observer :

« La Société GENERAL MOTORS STRASBOURG est raccordée au réseau ferré de la S.N.C.F. via les voies du Port Autonome de STRASBOURG fonctionnant en voies-mère d'embranchements particuliers (150 kilomètres) depuis la création du site GMS de STRASBOURG. Son embranchement particulier est important avec de nombreux aiguillages. Le transport routier a pris le pas sur le fer, ce qui est regrettable et en même temps dommageable, et pour l'économie, et pour la protection de la nature. Il y a là matière à réveiller la politique commune des transports européens, dossier qui n'a pas la priorité des instances européennes à l'heure actuelle. »

Un exemple parmi d'autres : le transport de l'aluminium en fusion actuellement effectué par la route présenterait certainement un plus sécuritaire sur la voie ferrée ».

Le Commissaire enquêteur émis un **avis favorable sans réserve** au projet d'autorisation d'exploiter les nouvelles technologies industrielles pour l'automobile et le pompage d'eau de la nappe phréatique comme demandé par la Société GMS, 81 rue de la Rochelle à STRASBOURG Port-du-Rhin :

Il recommande toutefois de :

- se soumettre aux contrôles réguliers des organismes de l'État,
- maîtriser l'émergence des niveaux sonores et faire procéder régulièrement à des mesures acoustiques par un organisme agréé,
- entrevoir et étudier avec les services de l'État les moyens les plus adaptés des transports de marchandises à la réception et à l'expédition en substituant les transports à danger d'un type vers un autre,
- favoriser le retour du transport par fer moins dangereux particulièrement sur l'embranchement particulier existant.

### 3.4. Avis des services administratifs

**La Direction Départementale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle du Bas-Rhin** émet un avis favorable.

**L'Agence de l'Eau Rhin – Meuse (AERM)** informe que le dossier n'appelle pas de remarque particulière.

**La Direction Régionale de l'Environnement** s'exprime comme suit :

« En vue de parfaire la protection des eaux souterraines il y a lieu :

- de supprimer les infiltrations d'eaux pluviales subsistantes (bâtiment E.T.C.),
- de mettre en place des rétentions étanches pour tous les produits liquides neufs ou usagés ».

**La Direction Régionale et Départementale de l'Agriculture et de la Forêt** informe que le dossier relève de la compétence du service de la navigation de Strasbourg.

A ce titre, **le service de la navigation de Strasbourg** a donné en février et en juin 2002 un avis préalable sur le dossier d'étude réalisé par ANTEA sur le nouveau prélèvement dans la nappe phréatique. Il rappelle notamment :

- « La nécessité de s'assurer que la mise en service des deux forages régénérés ne permettra pas d'échange entre les différents niveaux de l'aquifère, et cela afin de limiter tout risque de pollution éventuelle ».
- Concernant le rejet dans la darse IV, de s'assurer que la capacité de traitement des déboucheurs-déshuileurs existants et concernés par l'augmentation de débit est suffisante.

**Le Service Départemental d'Incendie et de Secours** s'exprime comme suit :

- « Respecter les observations contenues dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter, établi par OTE INGENIERIE en juillet 2002 sous réserve des recommandations formulées par le Service départemental d'incendie et de secours du Bas-Rhin,

- installer un système d'alarme sonore audible de tout point du bâtiment ayant une durée de fonctionnement minimale de 5 minutes (**art. R 232-12-18**),
- respecter les dispositions édictées par le Code du travail et en particulier les articles R 232-12s et R 235-4s commentés par la circulaire technique DRT n° 95-07 du 14 avril 1995 concernant les mesures de prévention des incendies, l'évacuation et les moyens de lutte contre l'incendie,
- compléter les points 5.9.4.2. (page 113) du dossier de demande d'autorisation, par la remarque suivante :
  - "les moyens susceptibles d'intervenir seront définis par le Service départemental d'incendie et de secours du Bas-Rhin",
- prendre l'attache du Bureau Prévision du Groupement du Centre du SDIS 67 pour la mise à jour du plan d'intervention des Sapeurs-pompiers ».

**Le Service Interministériel Régional des Affaires Civiles et Economiques de Défense et de la Protection Civile ( SIRACEDPC) s'exprime comme suit :**

« le dossier présenté par cet établissement n'appelle pas d'observation du point de vue des impératifs de la Protection Civile sous réserve des remarques éventuelles du Service départemental d'incendie et de secours du Bas-Rhin ».

**La Direction départementale des affaires sanitaires et sociales du Bas-Rhin** indique qu'il ne lui est pas possible de donner un avis favorable sur l'état actuel du dossier.

En effet, dans le cadre de l'étude d'impact sanitaire, la Direction départementale des affaires sanitaires et sociales souligne que la sélection définitive des substances pouvant avoir un effet sur la santé des populations n'apparaît pas appropriée dans le volet sanitaire de l'étude d'impact de ce dossier.

Ainsi, seul le NO<sub>2</sub> fait l'objet d'une évaluation de l'exposition de la population par modélisation mathématique.

Elle rappelle que l'étude d'impact mentionne :

- les COV, NO<sub>x</sub>, les poussières de cuivre et d'étain issus des traitements thermiques,
- les poussières dues aux activités ou de fonderie,
- les brouillards d'huile, l'aluminium inspirable et alvéolaire, le **benzène gazeux** issus du travail des métaux... .

Parmi les substances énumérées ci-dessus, la Direction départementale des affaires sanitaires et sociales fait remarquer que le **benzène** est une substance ayant un effet cancérogène connu. Il ne peut donc être écarté.

La Direction départementale des affaires sanitaires et sociales précise également que s'il n'existe pas toujours de VTR, il existe au minimum des valeurs de référence (par exemple en milieu professionnel) extrapolables à une telle étude, pour le cuivre, l'étain, l'aluminium, de nombreux COV. Ainsi, précise t'elle « *on ne peut justifier l'écart d'un risque, sous prétexte que l'on ne saurait mesurer ce risque* ».

Par ailleurs, la Direction départementale des affaires sanitaires et sociales rappelle que si aucune mesure n'est disponible, ou bien ces mesures doivent être réalisées, dans le cas d'installations existantes, ou bien les rejets doivent être estimés, dans le cas d'installations futures ce qui n'est pas le cas pour le benzène.

Enfin, la Direction départementale des affaires sanitaires et sociales souhaite que soient prises les **dispositions suivantes** dans le projet d'arrêté préfectoral d'autorisation :

**a) Impact sur la qualité des eaux souterraines**

- mise en œuvre d'une rétention sous le stockage d'huiles usagées de 40 m<sup>3</sup> et sur le stockage d'eaux huileuses de 2 x 273 m<sup>3</sup>,
- raccordement des eaux pluviales de toiture du bâtiment ETC à un réseau d'assainissement.

**b) Protection du réseau d'eau potable contre les retours d'eau**

- La double alimentation du réservoir incendie de 1 000 m<sup>3</sup> par eau de ville et eau industrielle nécessite la réalisation d'une étude diagnostic du réseau d'eau ainsi qu'une analyse spécifique des risques et mise en œuvre de moyens de protection adéquats et conformes à la norme NF EN 1717.

### **3.5 Avis des conseils municipaux**

**Le conseil municipal de PLOBSHEIM** émet un avis favorable.

Les conseils municipaux de **STRASBOURG, d'ESCHAU** rendent un avis favorable à la demande d'autorisation présentée par la Société **GENERAL MOTORS** en vue d'obtenir l'autorisation de fabriquer des transmissions automatiques et d'augmenter le prélèvement d'eaux dans la nappe sous réserve que :

- « les postes utilisateurs d'eau susceptibles de présenter un risque de retour d'eau soient équipés de dispositifs de protection adéquats,
- un contrôle de l'étanchéité des réseaux d'assainissement soit effectué sans délai, préalablement à la réalisation d'une campagne approfondie de mesure de la qualité des eaux souterraines destinée à expliquer l'anomalie constatée en mars 2002,
- des mesures complémentaires des rejets atmosphériques soient réalisées afin d'apporter une réponse complète à l'étude des risques sur la santé dans un délai d'un an,
- l'entreprise étude les possibilités d'augmenter le transport des marchandises par voie d'eau et de développer le transport par voie ferrée,
- le fluide frigorigène de type R12 (ChloroFluoroCarbone) soit supprimé dans un délai de 3 ans,
- le fluide frigorigène de type R22 (HydroChloroFluoroCarbone) soit supprimé pour 20 % de la masse en œuvre dans un délai de 3 ans également, et pour 10 % par an par la suite,
- l'entreprise informe systématiquement et immédiatement la Ville de Strasbourg et le Service départemental d'incendie et de secours de tout incident survenant sur le site et des mesures prises pour y remédier et en éviter le renouvellement ».

### **3.6. Avis du Regierungspräsidium de Fribourg**

Après examen du dossier, le Regierungspräsidium Freiburg informe que les activités de la Société **GENERAL MOTORS** n'ont pas d'effets négatifs sur le territoire allemand.

### 3.7. L'avis du CHSCT

Le CHSCT donne un **avis favorable** au projet.

## 4. ANALYSE DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSÉES

### 4.1 Sur le statut administratif des installations projetées et les textes applicables

La scission des activités classées de la Société GENERAL MOTORS de celles de la Société DELPHI, ainsi que l'augmentation de plus de 50 % des besoins en eau pour le refroidissement des process justifient une nouvelle demande d'autorisation.

Les textes réglementaires suivants lui sont applicables :

- arrêté ministériel du 2 février 1998 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation,
- arrêté ministériel du 28 janvier 1993 relatif à la protection contre les effets de la foudre,
- arrêté ministériel du 31 mars 1980 portant réglementation des établissements réglementés au titre de la législation des installations classées et susceptibles de présenter des risques d'explosion.
- arrêté du 20 juin 2002 relatif aux chaudières présentes dans une installation nouvelle ou modifiée d'une puissance supérieure à 20 MWth.

### 4.2 Sur la situation des installations déjà exploitées et de l'évolution du projet depuis le dépôt de la demande

Les activités exercées par la société sur le site de Strasbourg sont actuellement réglementées par l'arrêté préfectoral du 11 septembre 1998.

Les éléments contenus dans la demande d'exploitation d'un prélèvement d'eau dans la nappe sur le site de production n'ont pas été modifiés depuis la date du dépôt de la demande en juillet 2002.

La demande, suite aux observations de la Direction départementale des affaires sanitaires et sociales a fait l'objet des compléments de l'étude sanitaire et plus particulièrement une évolution des effets sur la santé humaine liés aux émissions de benzène gazeux.

### 4.3 Sur l'analyse des questions apparues au cours de la procédure et des principaux enjeux identifiés : le risque sanitaire

Parmi les principaux enjeux identifiés, le risque sanitaire lié à l'usage de produits contenant du benzène, la protection des eaux et la réduction de la consommation de certains fluides frigorifiques (R 12 et R 22).

Concernant le risque sanitaire, l'exploitant a complété son étude sanitaire (étude remise en mars 2003). Celle-ci a permis de conclure que le risque cancérogène lié à l'émission de benzène dans l'atmosphère était négligeable pour toutes les populations identifiées y compris le personnel DELPHI.

En effet, le benzène n'est pas utilisé en tant que tel et qu'il est présent à l'état de traces dans certains produits à base de white-spirit. L'excès de risque individuel (ERI) calculé est de l'ordre de  $4,4 \cdot 10^{-10}$ , valeur très inférieure à la fréquence d'apparition spontanée de la leucémie ( $10^{-4}$ ).

Globalement, l'application des dispositions préventives des inconvénients et des risques eu égard aux textes applicables au projet apporte des réponses aux questions et aux observations posées lors de l'enquête. C'est pourquoi, le projet d'arrêté comporte des dispositions adaptées et proportionnées aux risques identifiés.

#### **4.4 Sur les modalités de prévention des risques à la source**

La prévention des risques à la source se fonde principalement sur l'exploitation correcte des installations et du respect des consignes.

En dehors des dispositions constructives et organisationnelles prévues, viendront s'ajouter les vérifications régulières des moyens de secours incendie fixes et mobiles et de l'aptitude des personnels désignés à la manœuvre de ces moyens.

Dans ce cadre, toutes dispositions seront prises pour assurer et préserver la sécurité dans le bâtiment DELPHI.

Pour cela, le plan d'intervention (article 16.3 du projet d'arrêté préfectoral) devra comporter les éléments relatifs :

- d'un réseau d'extinction automatique adapté aux activités,
- d'un réseau de robinets d'incendie armés (RIA) alimenté par une réserve de 1500 m<sup>3</sup>,
- d'extincteurs répartis judicieusement à l'intérieur des locaux.

### **5. PROPOSITIONS DE L'INSPECTION**

#### **5.1. En termes de protection de l'environnement**

##### **5.1.1. Impact sur les eaux souterraines et surveillance**

L'usine est alimentée en eau par le réseau urbain pour une utilisation sanitaire et domestique et par un ensemble de 2 forages.

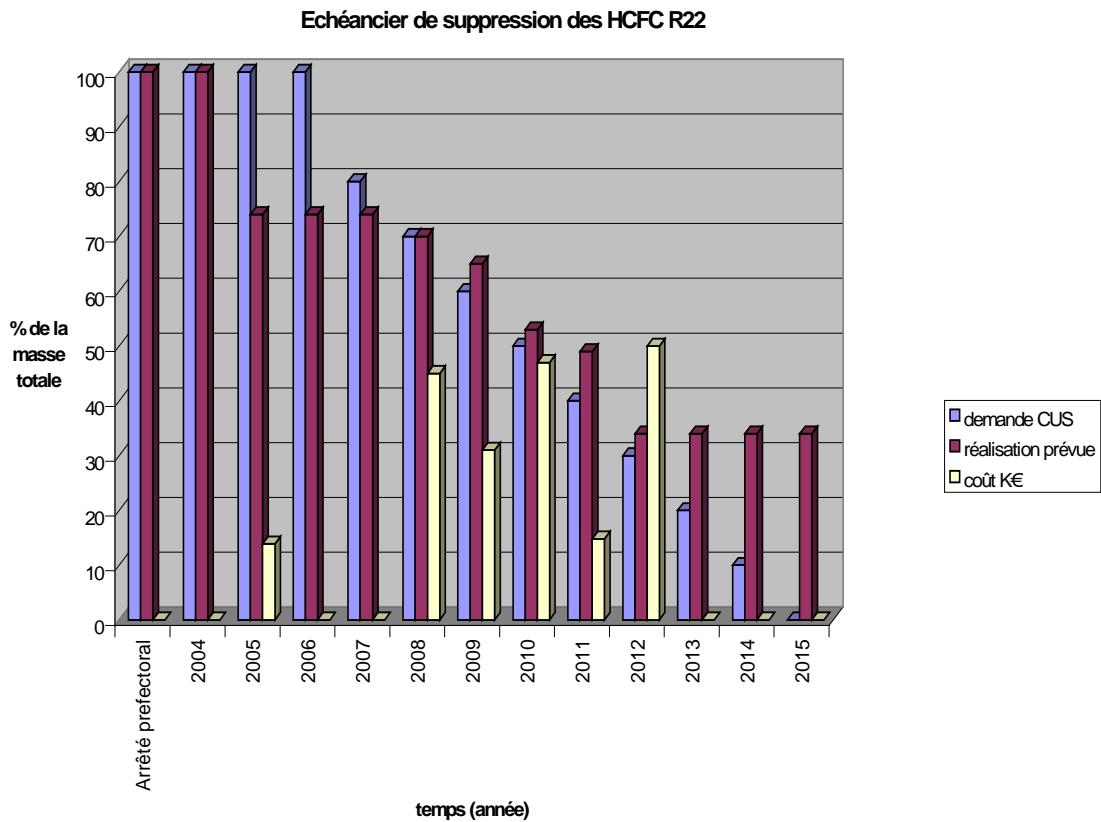
La consommation en eau s'est élevée 4 452 733 m<sup>3</sup> en 2001 pour l'usage industriel et 53 000 m<sup>3</sup> pour l'usage sanitaire.

Les prélèvements d'eau effectués dans la nappe au droit du site créent une zone d'emprunt qui couvre l'ensemble des installations et réduit ainsi les risques de propagation de pollutions accidentelles.

La modélisation d'un pompage à 25 000 m<sup>3</sup>/j dans les puits de l'usine GENERAL MOTORS réalisée dans le cadre de l'étude hydrogéologique montre une très faible variation du niveau piézométrique général de la nappe sur la zone considérée et l'impact sur les pompages environnants et sur la végétation apparaît négligeable.

Enfin, il importe de rappeler que la nappe est située vers 4 mètres de profondeur et que les ressources en eau sont très importantes. De plus, la nappe est fortement drainée par la Darse IV.

Avec un débit de 25 000 m<sup>3</sup>/j sur 278 j/an, la quantité totale d'eau industrielle prélevée dans la nappe phréatique serait de l'ordre de 6 950 000 m<sup>3</sup>/an (dont 13 % pour les besoins en eau de DELPHI). A cela, il convient de rappeler la réduction de la consommation de certains fluides frigorifiques (R 12 et R 22) comme le montre le tableau ci-après.



Des dispositions réglementaires qui encadrent ces prélèvements d'eau sont déjà précisées dans le précédent arrêté et sont rappelées aux articles 9.1 à 9.5 du projet d'arrêté préfectoral.

Concernant la surveillance des eaux souterraines et conformément aux dispositions de l'article 9.5. du projet d'arrêté préfectoral, les eaux souterraines feront l'objet **de contrôles annuels sur les piézomètres** "amont" et "aval" du site de production.

Ces contrôles comprendront des prélèvements et des analyses des substances suivantes : hydrocarbures totaux et la conductivité.

Le projet d'arrêté préfectoral prévoit également un contrôle du réseau d'alimentation en eau (article 9.1) et un contrôle de l'étanchéité du réseau d'assainissement (article 9.2.1).

### 5.1.2 Les eaux pluviales

Le réseau d'eaux pluviales du site recueille les eaux météoriques reçues par les surfaces imperméabilisées du site ainsi que les eaux de refroidissement. Celui-ci se compose uniquement d'un réseau d'évacuation muni de 14 séparateurs d'hydrocarbures et d'une station de mesure avant le rejet des eaux dans la Darse IV.

Une alarme de détection d'hydrocarbures est mise en place sur le dernier séparateur avant rejet dans la Darse IV. En cas de pollution constatée suite au déclenchement de l'alarme, le flux est automatiquement dévié vers un bassin de confinement d'une capacité de 3 000 m<sup>3</sup>. Un mode opératoire est prévu pour localiser l'origine de la pollution. Après analyse des prélèvements, la vidange du bassin de confinement est effectuée par aspiration par une société spécialisée.

Concernant le bâtiment ETC, le projet d'arrêté préfectoral (article 9.3) comporte une mesure destinée à raccorder les eaux pluviales vers un réseau d'assainissement approprié.

### 5.1.3 Rejets des eaux usées industrielles et sanitaires

Les eaux usées provenant du réseau "eau de ville" ainsi que les eaux des installations sanitaires sont rejetées dans le réseau d'assainissement de la CUS et traitées à la station d'épuration collective urbaine.

Les eaux usées de process sont collectées et se rejettent dans le réseau "eaux huileuses" relié à la station d'épuration physico-chimique de la Société GENERAL MOTORS. Une fois prétraités, ces effluents industriels sont ensuite rejetés dans le réseau d'assainissement de la CUS puis traités à la station d'épuration collective urbaine (convention de traitement en date du 4 février 1999 ).

#### 5.1.4 Impact sur l'air

Les principales émissions à l'atmosphère sont liées :

- aux installations de lavage des pièces,
- aux installations thermiques,
- au traitement thermique,
- aux activités de fonderie,
- aux activités de travail des métaux.

Les émissions atmosphériques générées par les machines à laver sont des buées contenant essentiellement de la vapeur ainsi que des vésicules de produits contenues dans les bains. La Société GENERAL MOTORS STRASBOURG possède une soixantaine d'unités de lavage dont certaines d'entre elles sont munies de système d'aspiration et de conduites permettant de canaliser ces rejets jusqu'en toiture de l'atelier.

Le projet d'arrêté fixe plusieurs mesures sur :

- Les valeurs limites de rejets et de contrôles (articles 8.4 et 8.5),
- L'établissement d'un plan annuel de gestion et de réduction des consommations des solvants (articles 8.8),
- L'établissement d'un plan de réduction des HCFC (articles 8.8),
- La déclaration annuelle des émissions polluantes (articles 8.9).

Le site GENERAL MOTORS comporte une chaufferie qui assure la production d'eau surchauffée. Chacune des chaudières en service est équipée de deux brûleurs fonctionnant au fioul lourd TBTS (teneur en soufre < 1 %) pour deux d'entre elles et au propane pour la troisième. Les gaz de combustion issus de chaque chaudière sont rejetés à l'atmosphère via une cheminée de hauteur 40 mètres et d'un diamètre intérieur au débouché de 900 mm.

**Au 1<sup>er</sup> janvier 2004**, cette chaufferie sera raccordée au réseau gaz naturel de Gaz de Strasbourg ; les rejets devront alors être conformes aux nouvelles valeurs indiquées à l'article 8.4 du projet d'arrêté préfectoral. Elle conservera également comme source d'énergie celle produite par l'Usine d'incinération des ordures ménagères.

#### 5.1.5 Impact sonore

La sensibilité du milieu récepteur est faible en raison du caractère industriel du secteur et de l'absence de zones urbanisées à proximité.

#### 5.1.6 Les déchets

La Société GENERAL MOTORS a mis en œuvre une déchetterie interne gérée par la Société SITA. Des bennes sont disposées sur une aire bétonnée et parfaitement étanche pour le stockage des déchets solides, tels que ferrailles, aciers en fonte (3 000 t/an) et aluminium (700 t/an) destinés au recyclage.

Des fûts cubitainers vides ayant contenus des produits chimiques sont stockés en vrac dans une zone prévue à cet effet.

Les déchets liquides sont soit mis en rétention lorsqu'ils sont stockés en citerne ou silos, soit placés dans des fûts à proximité des ateliers utilisateurs et disposés dans des bacs de rétention (huiles usées 340 t/an pour valorisation, etc...).

Les autres déchets liquides sont pompés directement à partir des équipements (fosses, cuves) acheminés en centre de traitement autorisé.

### **5.1.7 Impact sur le trafic routier**

Le trafic quotidien induit par GENERAL MOTORS est de près de 35 camions. À ces mouvements, il convient d'ajouter ceux générés par le personnel (environ 1000 véhicules par jour).

Le trafic de la rue de la Rochelle représente 9760 véhicules par jour. Ainsi, le trafic généré par l'activité de GENERAL MOTORS est de l'ordre de 11 % du trafic total de la voie.

## **5.2. En termes de risques**

### **5.2.1. Risques liés à l'environnement naturel**

#### **5.2.1.1. Protection contre la foudre**

Les dispositions réglementaires sont rappelées à l'article 15-5 du projet d'arrêté préfectoral.

Les bâtiments GENERAL MOTORS et DELPHI STRASBOURG sont protégés par 7 paratonnerres à dispositif d'amorçage et 12 paratonnerres à points de Franklin.

Une vérification par un organisme agréé a été effectuée le 17 janvier 2001.

#### **5.2.1.2. Les risques d'inondation**

Les terrains occupés par DELPHI et GENERAL MOTORS ne sont pas soumis aux risques d'inondation par submersion ou remontée de nappe sur le P.E.R.I. (Plan d'Exposition aux Risques d'Inondation) de la Communauté urbaine de STRASBOURG approuvé en date du 20 janvier 1995.

### **5.2.2. Les risques liés aux produits utilisés et aux activités**

#### **5.2.2.1 Le propane**

Actuellement, la société GENERAL MOTORS utilise pour ses besoins thermiques le propane qu'elle stocke dans deux réservoirs de 83 m<sup>3</sup> chacun et un de 6.7 tonnes.

Suite à son étude des dangers, l'exploitant a décidé de supprimer en deux fois (31 décembre 2003 et 30 juin 2004) les deux plus gros réservoirs afin de réduire les risques BLEVE.

Le petit stockage de propane de 6.7 tonnes étant conservé pour le traitement thermique.

Les distances d'effets des risques résiduels liés à l'usage du propane font chuter les distances d'effets létaux (Z1) de 700 à 20 mètres et les effets irréversibles (Z2) de 900 à 65 mètres.

#### **5.2.2.2 Dépôt d'ammoniac**

Le dépôt de bouteilles de 352 kg sera supprimé au 30 juin 2004 (article 21 du projet d'arrêté).

### **5.2.2.3 Risques liés aux activités de la société DELPHI et de la société GENERAL MOTORS**

La scission des activités **GENERAL MOTORS** et **DELPHI** n'augmente pas les risques actuels décrits dans l'étude des dangers.

Cependant, la société **GENERAL MOTORS** a élaboré un plan d'urgence qui prévoit la mise en œuvre de moyens internes et externes capables de faire face à une situation dangereuse dans le bâtiment **DELPHI** ; l'article 21 du projet d'arrêté rappelle ces dispositions.

### **5.2.3. Les moyens incendie, les eaux incendie**

Les mesures essentielles mises en place par la Société **GENERAL MOTORS** en vue de limiter les risques d'incendie sont :

- la protection du personnel par la limitation au maximum des temps d'évacuation (alarme, nombre et répartition judicieuses des issues, éclairage de sécurité),
- l'isolement des installations à risques (stockage d'hydrocarbures, fonderie, chaufferie, déchetterie, stockage propane isolé de la zone de production),
- le fractionnement du risque global au moyen d'un compartimentage adéquat entre les différentes fonctions stockages / unités de production et l'isolement bureau / process,
- le désenfumage (naturel) dans les différentes cellules,
- les systèmes de détection incendie avec report d'alarme vers le service de sécurité interne,
- l'identification des fluides et signalisation des organes de coupure d'urgence,
- le respect de dispositions permettant l'engagement des secours dans des conditions acceptables (voies de desserte, accessibilité des façades, disponibilité des ressources en eau).

À cela, l'exploitant dispose des équipements de lutte contre l'incendie tels que :

- un réseau sprinkler qui couvre l'ensemble de l'établissement,
- des RIA et 55 PI (poteaux incendie),
- des extincteurs au nombre de 968.

### **5.2.4. Les eaux d'extinction incendie**

En cas d'incendie, les eaux d'extinction rejoignent le réseau Eaux Pluviales du site décrit au paragraphe 5.1.2 ci- avant.

En cas d'incendie, le flux est automatiquement dérivé vers le bassin de confinement de 3000 m<sup>3</sup>.

## **6. CONCLUSION**

Compte tenu de ces éléments, nous proposons au Conseil Départemental d'Hygiène d'émettre un avis favorable à la demande présentée par la Société GENERAL MOTORS à STRASBOURG.