



Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

**Inspection générale de l'Environnement
et du Développement durable**

Avis sur le projet d'équipement et d'exploitation d'une plateforme de vrac liquide sur le port de Port la Nouvelle (11)

N°MRAe 2025APO12
N°saisine : 2024-13703

Avis émis le : 24 janvier 2025

PRÉAMBULE

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnelle et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

En date du 22 août 2024, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Occitanie a été saisie par le préfet de l'Aude pour avis sur le projet d'équipement et d'exploitation d'une plateforme de déchargement de vrac liquide sur le port de Port-la-Nouvelle (Aude), portée par la société EUROPORTS France. Le dossier comprend une étude d'impact datée de juillet 2024. L'avis est rendu dans un délai de deux mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet.

Au titre du code de l'environnement, le projet est soumis à autorisation pour la rubrique n°1434-2 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) « *Installations de chargement ou de déchargement desservant un stockage de liquides soumis à autorisation [Liquides inflammables, liquides de point éclair compris entre 60° et 93° C, fiouls lourds et pétroles bruts, à l'exception des liquides mentionnés à la rubrique 4755 et des autres boissons alcoolisées]* ». L'instruction de la demande d'autorisation d'exploiter est faite selon les dispositions liées à l'autorisation environnementale.

La plateforme de déchargement de liquide s'inscrit dans le projet global d'extension portuaire de Port-la-Nouvelle, qui a fait l'objet d'une étude d'impact (avis de la MRAe¹). La plateforme de déchargement sera, dans un premier temps, raccordée à la canalisation de la société Entrepôt Pétrolier de Port-la-Nouvelle (EPPLN) (étude d'impact et avis de la MRAe²) et pourra, par la suite, servir à d'autres déchargements liquides. Les incidences de la création et de l'exploitation de la plateforme de déchargement à quai n'ayant jusqu'alors pas été évaluées dans les études d'impact du projet global, il convient de le faire par une actualisation de l'étude d'impact dans le périmètre adapté à la plateforme, conformément à l'article L. 122-1-1 III du CE³.

L'avis a été préparé par les agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de sa présidente. Conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et l'agence régionale de santé Occitanie (ARS).

Le présent avis contient les observations que la MRAe Occitanie formule sur le dossier. Cet avis a été adopté en collégialité électronique conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (décision du 07 janvier 2022), par les membres de la MRAe suivants : Annie Viu, Bertrand Schatz.

En application de l'article 9 du règlement intérieur de la MRAe, chacun des membres ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner.

Conformément à l'article R. 122-9 du Code de l'environnement, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il est également publié sur le site internet de la MRAe⁴ et sur le site internet de la préfecture de l'Aude, autorité compétente pour autoriser le projet.

1 Avis de la MRAe n° 2018 APO1 du 1^{er} février 2018 sur l'extension du port de Port-la-Nouvelle

2 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2020-008871-avis_canalisationeppln-mrae.pdf

3 Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet.

4 www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html

1 Contexte et présentation du projet

La Région Occitanie est propriétaire du port de Port-La Nouvelle (Aude) et développe, depuis plusieurs années, un projet d'extension des infrastructures portuaires, notamment la réalisation d'une digue marine et de nouveaux quais en mer.

En mars 2021, la Région Occitanie a confié la gestion portuaire à la société d'économie mixte à opération unique (SEMOP), qui poursuit les travaux d'extension, initiés sous maîtrise d'ouvrage de la Région.

L'aménagement et l'équipement de la plateforme de déchargement de vrac liquides (P1) fait partie de ces travaux. La plateforme P1 prend place au nord du port de Port-La Nouvelle, sur la nouvelle jetée du projet de développement. Elle permet, en premier lieu, de poursuivre l'activité de déchargement des liquides hydrocarbures de la société Entrepôt Pétrolier de Port-la-Nouvelle (EPPLN) et, selon l'accroissement de l'activité du port, permettra aussi l'accueil d'autres liquides hydrocarbures, industriels ou alimentaires. Le terminal maritime actuellement dédié à la réception des navires tankers en mer via un sea-line relié à EPPLN sera arrêté au profit de cette plateforme, qui offre une protection sécurisée pour les navires, au sein des installations portuaires.

La SEMOP confie l'exploitation de la plateforme P1 à la société EUROPORTS France (EPF).

Les autorités portuaires prennent en charge les opérations de réception, d'accostage et d'amarrage des navires. EPF assure les opérations de déchargement des cargaisons (connexion/déconnexion aux navires).



Figure 1 : localisation du projet au sein de la limite administrative du port de Port-la-Nouvelle

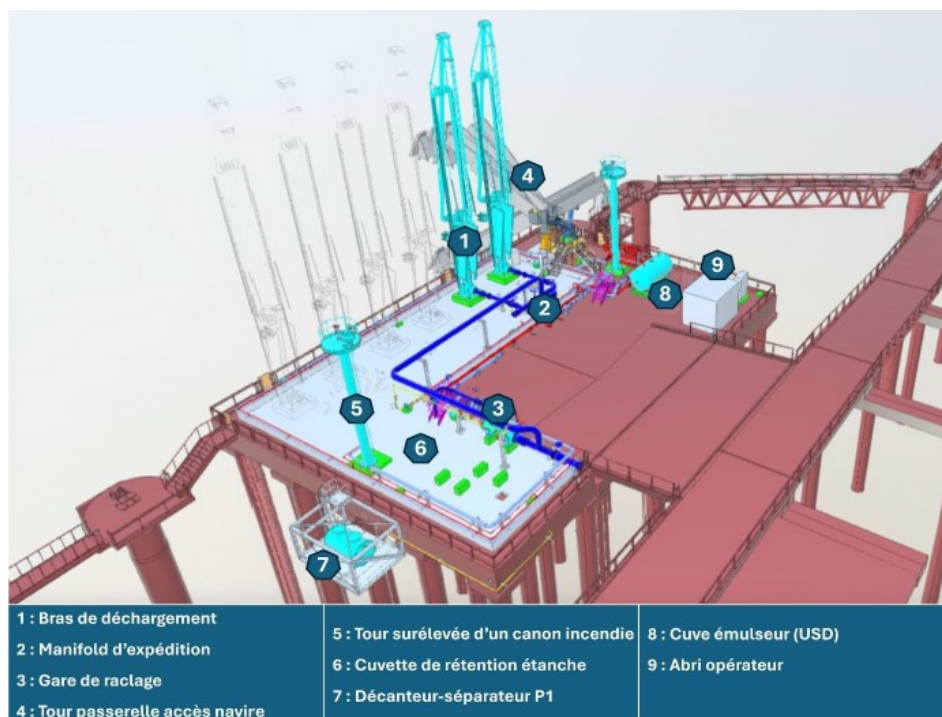


Figure 2 : maquette de la plateforme, au bord de la nouvelle digue

La plateforme repose sur des pieux, à +6.70 m au-dessus du niveau de la mer. Elle se compose d'un appontement qui reçoit des navires de capacité allant de 3 000 à 80 000 tonnes. Elle est équipée de deux bras de déchargement, ce qui permet un secours d'exploitation. Les installations ont pour fonction de décharger les hydrocarbures depuis les navires et de transférer les produits, via un pipeline, vers un manifold⁵ de réception connecté au dépôt pétrolier EPPLN. La capacité de déchargement nominale est de 1 500 m³/h pour un débit maximum de 10 bars. Il est prévu l'accueil de 54 navires par an.

L'ensemble des équipements (canalisations et accessoires, pompe, bras) est positionné sur une cuvette de rétention d'une capacité de 182 m³, correspondant à près de 9 minutes de fuite, à 100 % du débit de déchargement. Des détecteurs de fuite d'hydrocarbures sont implantés dans la rétention et sur le pipeline, ainsi que d'autres équipements de sécurité (détecteur de flamme, manomètre, débitmètre, caméra...).

Les eaux pluviales de la rétention sont dirigées vers un décanteur-séparateur, dimensionné pour une pluie décennale.

2 Les principaux enjeux identifiés par la MRAe

Les principaux enjeux identifiés par la MRAe sont liés aux risques de pollution (air, eau), aux risques de nuisances sonores et aux dangers (explosion, incendie).

3 Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact comprend formellement les éléments prévus à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Elle présente une analyse de l'état initial du site et de son environnement, des effets potentiels du projet sur l'environnement, et des justifications des raisons qui ont motivé le choix de la solution retenue.

L'étude réutilise les données des études d'impact disponibles, en ce qu'elles ont de pertinent avec l'aménagement de la plateforme P1.

⁵ Système de vannes

La MRAe rappelle le contexte dans lequel s'inscrit l'étude d'impact : en substituant le terminal maritime par un terminal terrestre, les impacts liés au déchargement des pétroliers sont déplacés d'une situation en mer, à environ 1,2 milles nautiques de la côte, à une situation au sein du port et viennent directement se cumuler avec les autres activités du port (trafic routier, autres activités portuaires ou industrielles). La MRAe relève que l'étude d'impact ne tient compte que partiellement des effets de cette nouvelle situation, et que l'analyse des effets cumulés doit être complétée dans ce sens.

L'évaluation des effets en phase travaux est correctement réalisée. Les travaux bénéficieront de mesures d'ores et déjà mises en place dans le cadre des travaux de l'extension du port en mer.

Par contre, concernant la phase d'exploitation, des compléments sont à apporter. La MRAe estime que les données des suivis déjà disponibles sur le bruit et la qualité de l'air ne sont pas suffisamment exploitées et que les impacts en phase d'exploitation ne sont pas tous qualifiés. Des recommandations sont formulées dans ce sens, en partie 4 du présent avis.

Une étude qualitative des risques sanitaires est présente au dossier. La MRAe relève qu'elle est incomplète, dans la mesure où elle reste cantonnée au seul périmètre de l'ICPE et ne porte que sur les effets propres à la plateforme et à son fonctionnement. En effet il convient de tenir compte de l'ensemble des émissions (air et bruit) produites lors des phases de déchargement : celles émises au niveau de la plateforme, ainsi que celles émises par les navires en fonctionnement à quai.

La MRAe recommande de compléter l'analyse des effets cumulés avec l'ensemble des activités portuaires et industrielles, dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact.

Elle recommande également de compléter l'étude des risques sanitaires, afin d'appréhender l'ensemble des émissions dans l'air et des émissions sonores produites lors des phases de déchargement : navires+plateforme.

4 Prise en compte de l'environnement

Le projet se situe dans une zone industrialo-portuaire limitrophe d'espaces naturels. Les terrains au nord du port font partie de la réserve naturelle de Sainte-Lucie, gérée par le conservatoire du littoral. Le projet, implanté sur la nouvelle digue, n'impacte pas directement ces terrains.

Les premières habitations de Port-La Nouvelle sont situées à environ 1200 m au sud de l'aménagement.

4.1 En phase travaux

Le chantier est étalé sur sept mois avec une durée effective de quatre mois. Les travaux et la présence d'engins de chantier pour l'installation de la plateforme, s'inscrivent concomitamment et dans la même zone que les travaux de l'extension portuaire prévus jusqu'en 2026. Les perceptions visuelles, sonores, les incidences des émissions dans l'air relatives aux travaux de création de la plateforme (circulation des engins) sont évaluées et valablement jugées faibles et temporaires.

4.2 En exploitation

Émissions dans l'air

Les navires pétroliers sont équipés de moteurs principaux pour le déplacement et la manœuvre. A quai, en l'absence de raccordement électrique, ils utilisent des générateurs au diesel marin (à 0,1 % de soufre), qui permettent d'assurer l'ensemble de leurs besoins énergétiques (pompage, éclairage, chauffage/conditionnement, etc.)⁶.

6 L'Organisation maritime internationale (OMI) a entériné, le 15 décembre 2022, la création d'une zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules fines (zone SECA) couvrant l'ensemble de la mer Méditerranée. Elle devrait entrer en vigueur le 1er mai 2025. Cette zone SECA, une fois effective, entraînera l'obligation, pour tous les navires de commerce en Méditerranée, d'utiliser un combustible dont la teneur en soufre ne dépasse pas les 0,1 %. C'est actuellement déjà le cas dans la zone des trois milles nautiques de la cote.

En substituant le terminal maritime par un terminal terrestre, la consommation énergétique et les émissions dans l'air sont réduites par l'arrêt des moteurs principaux du navire une fois à quai. Le projet de port ne prévoit pas l'électrification des quais : le déchargement sera assuré par les pompes des navires. L'étude évalue les émissions liées au fonctionnement des pompes des navires lors du déchargement à 700 tCO₂eq/an, soit l'équivalent d'émissions produites par 311 véhicules légers parcourant 15 000 km/an (page 51 de l'étude d'impact). Cette évaluation est incomplète et doit intégrer l'ensemble des émissions des navires à quai.

L'étude indique que des émissions de COV ont lieu à l'occasion de l'ouverture des deux gares de raclage après chaque déchargement (l'une sur la plateforme P1 du poste de déchargement (gare de lancement) et l'autre, à l'extrémité de la canalisation, du côté du dépôt EPPLN (gare de réception). Elles sont évaluées à 0,079 t de COV/an, soit de 9 g/h, valeur jugée « *faible comparée aux émissions des dépôts pétroliers et gaziers de la zone industrialo-portuaire, plus proche de la ville de Port-La Nouvelle* ». Il convient néanmoins de disposer d'une estimation des émissions de COV de ces dépôts, pour pouvoir en juger.

L'étude indique que « *les odeurs liées aux carburants, peuvent se manifester au niveau de la plateforme (équipements de transfert) et surtout par la seule présence du navire pétrolier* ». Toutefois, l'étude estime que compte tenu de la distance aux habitations les plus proches, ces odeurs ne seront pas perceptibles (vents dominants de secteur nord-ouest, le vent marin de secteur sud-est souffle en moyenne 65 jours par an).

Dans son avis sur l'étude d'impact initiale de l'extension du port en mer, la MRAe relevait l'absence d'informations concernant les émissions de gaz à effet de serre du projet de port en phase d'exploitation. « *Seule est introduite une mesure visant à la mise en place d'une stratégie environnementale d'exploitation portuaire, dont le contenu n'est pas précisé* ». Elle recommandait de compléter le volet climat de l'étude d'impact par des estimations chiffrées d'émissions de gaz à effets de serre et de consommations énergétiques au regard des estimations de trafic, de réaliser une estimation du nombre de navires équipés ou susceptibles d'être équipés en alimentation électrique, de définir des mesures préventives et d'adaptation (réduction des vitesses, captage des gaz avant rejet dans l'atmosphère, électrification des quais...). La présente étude d'impact, qui doit actualiser l'étude d'impact initiale, doit apporter les compléments nécessaires sur ce point.

Dans les annexes de l'étude d'impact de la plateforme P1, page 8, les extraits d'une note (dont la finalité n'est pas précisée et qui n'est pas datée) évoque un protocole de suivi de la qualité de l'air à mettre en œuvre « *pendant les phases de travaux restants et en exploitation* ». Ces informations, très partielles, ne sont pas datées et on ne sait pas depuis quand le réseau de surveillance a été mis en œuvre. Les résultats des mesures réalisées ne sont pas fournis ni exploités dans l'étude d'impact. De plus, le positionnement des stations de mesure interroge (en ville, le long de routes et de carrefours), et ne permet pas d'évaluer la part attribuable aux travaux d'extension du port en mer et ceux liés à son activité future.

La MRAe recommande d'évaluer quantitativement l'ensemble des émissions dans l'air lors des phases de déchargement à quai, et de proposer des mesures d'évitement, de réduction, et de compensation en vue de réduire les émissions dans l'air des navires et de la plateforme.

Plus largement, s'agissant de la phase finale du projet d'extension du port en mer, la MRAe renouvelle sa recommandation de compléter le volet climat de l'étude d'impact initiale par des estimations chiffrées d'émissions de gaz à effets de serre, du nombre de navires équipés ou susceptibles d'être équipés en alimentation électrique, de définir des mesures préventives et d'adaptation, afin de réduire et/ou de compenser les émissions dans l'air (réduction des vitesses, captage des gaz avant rejet dans l'atmosphère, électrification des quais...).

Émissions sonores

Comme pour les émissions dans l'air, on trouve dans les annexes de l'étude d'impact de la plateforme P1, page 14, des extraits de la note évoquée ci-dessus, qui portent cette fois sur un protocole de suivi du niveau sonore à mettre en œuvre « *pendant les phases de travaux restants et en exploitation* ». De la même façon, ces informations, ne permettent pas de savoir à quelle date le réseau a été mis en œuvre. Les résultats des mesures réalisées ne sont pas fournis ni exploités dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact précise que d'après une étude menée par l'INERIS en janvier 2019, l'instauration d'une SECA en mer Méditerranée permettrait une réduction de 95 % des oxydes de soufre, 80 % des particules fines, 50 % des carbones de suie et 5 % des oxydes d'azote.

Le dossier ne présente pas de simulation acoustique des impacts de la plateforme en fonctionnement (bateau à quai+plateforme). L'étude tente une approche empirique. Elle indique que « *les pompes du bateau couvrent largement les bruits intrinsèques à la plateforme, lors du déchargement* ». Elle montre que les émissions sonores s'atténuent rapidement avec la distance. Elle estime qu'elles ne seront pas perçues par les habitations les plus proches, du fait de l'éloignement et de l'ambiance sonore de la zone à émergence réglementée.

Une plage est située au nord immédiat de la digue et de la plateforme P1, équipée d'un nouvel accès et de parkings. Bien que ce ne soit pas une zone à émergence réglementée, une simulation des émissions sonores permettrait d'évaluer les incidences sur ce site fréquenté par le public.

La MRAe recommande qu'une simulation acoustique soit effectuée pour évaluer les niveaux d'impacts attendus à distance lors des phases de déchargement, et que des mesures soient réalisées à la mise en service de la plateforme de vrac liquide (P1), y compris au-delà de la zone à émergence réglementée (plage au nord du site).

Rejets dans l'eau

L'étude rappelle que le rejet des eaux de ballast des navires et des systèmes de traitements des gaz d'échappement à boucle ouverte (scrubbers) est interdit). Les navires ont l'obligation d'éliminer leurs eaux grises (eaux de lessive, d'hygiène, de vaisselle) et noires (eaux de toilettes) dans des filières adaptées, dans les ports concernés.

Les seuls rejets autorisés dans les eaux du port, en situation normale d'exploitation, concernent les eaux pluviales de la plateforme : il est prévu de les traiter préalablement par un décanteur/déshuileur.

Une rétention est dimensionnée au regard de différents cas de fuites potentielles, mais l'étude ne justifie pas clairement le dimensionnement pour les eaux d'extinction d'incendie.

La MRAe recommande de préciser le dimensionnement de la capacité de rétention pour les eaux d'extinction d'incendie.

Une analyse de la qualité des sédiments côtiers (analyse physico-chimique et toxicologique) a été réalisée avant le commencement des travaux d'extension du port en mer. La qualité des sédiments est surveillée au cours des travaux portuaires et un suivi est également prévu en phase d'activité⁷. Le fond marin de l'avant-port sera périodiquement dragué pour faciliter l'accès des navires. A chaque opération de dragage, des analyses seront effectuées sur la qualité des sédiments et des eaux du port.

Habitats naturels, faune, flore

La zone portuaire s'inscrit dans un contexte particulièrement riche sur le plan de la biodiversité, comme en attestent les nombreux zonages et inventaires situés sur ou à proximité immédiate de la zone d'emprise (réseau ZNIEFF, réseau Natura 2000 - notamment la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Côtes sableuses de l'infra-littoral languedocien » et la Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Côte languedocienne », zone Ramsar⁸ des « étangs littoraux de la Narbonnaise », terrains du conservatoire du littoral, réserve naturelle régionale de Sainte Lucie, parc naturel régional de la Narbonnaise).

La zone d'implantation de la plateforme, au sein du port, le long de la nouvelle digue, limite fortement les connexions avec les milieux naturels alentour. L'extension du port en mer, la création du sea-line temporaire ont donné lieu à la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et de compensation sur les habitats naturels et les espèces faunistiques et floristiques impactées par l'ensemble du projet. Les effets de la création de la plateforme P1 sur la biodiversité sont intégrés aux études d'impact précédentes.

⁷ Cf l'étude d'impact initiale de l'extension du port en mer.

⁸ Traité international relatif aux zones humides d'importance internationale pour la conservation et l'utilisation durable des zones humides, qui vise à enrayer leur dégradation ou disparition, aujourd'hui et demain, en reconnaissant leurs fonctions écologiques ainsi que leur valeur économique, culturelle, scientifique et récréative.

Paysage

Les navires pétroliers sont accueillis dans la partie du port la plus éloignée des secteurs habités riverains, situés le long de l'avenue de la mer. Les effets de la création de la plateforme P1 sur le paysage sont intégrés aux études d'impact précédentes.

4.3 Risques et dangers

L'étude montre que la plateforme P1 s'implante en dehors des limites du plan de protection des risques technologiques associés aux différents dépôts pétroliers et gaziers existants (page 92).

Les risques identifiés dans l'étude de dangers sont :

- des fuites d'hydrocarbures sur la plateforme, ou dans l'avant-port ;
- des feux de nappe : dans la rétention de la plateforme, entre le navire et la plateforme, au niveau du bras de déchargement ;
- des boules de feu (Flash fire ou feu de nuage) sur la plateforme P1 ;
- des UVCE (explosion de vapeurs semi-confinées).

L'analyse des risques en termes d'intensité des effets et de probabilité d'occurrence a permis d'identifier et de caractériser les phénomènes dangereux à effets potentiels externes à la plateforme P1.

L'analyse des phénomènes dangereux conclut que les mesures de maîtrise des risques et d'alertes proposées sont adaptées.

Toutefois, la MRAe relève que pour les situations accidentelles décrites, susceptibles de générer des pollutions de l'eau du port, le dossier (étude de danger et ses annexes complétées en décembre 2024) indique que les moyens à mettre en œuvre dépendent de la SEMOP, autorité portuaire, et non pas d'EPF, et qu'à ce stade, des études sont en cours pour dimensionner les équipements nécessaires (barrage flottants, confinement...). Il en est de même pour l'équipement du port au titre de la défense incendie : le dossier ne permet pas de vérifier que les préconisations du SDIS sont prises en compte par le maître d'ouvrage et/ou l'exploitant de la plateforme.

La MRAe recommande de préciser, pour répondre aux différents scénarios accidentels envisagés, les modalités d'intervention, les équipements nécessaires et leur dimensionnement, que ceux-ci dépendent des autorités portuaires (SEMOP) ou de l'exploitant de la plateforme.