



PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale  
de l'environnement,  
de l'aménagement  
et du logement

Numéro d'enregistrement :

Références :

Vos références :

Lille, le 27 MAI 2015

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**

<b>Demandeur</b>	DÉPÔTS DE PÉTROLE CÔTIERS
<b>Commune</b>	SAINT-POL-SUR-MER
<b>Objet</b>	Demande d'autorisation d'exploiter un appontement d'approvisionnement en hydrocarbures sur le GPMD
<b>Références</b>	Dossier référencé 71242/D déposé en Préfecture le 2 février 2015 et complété le 13 mars 2015

Le projet de DÉPÔTS DE PÉTROLE CÔTIERS est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 1 du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement.

En application de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale.

L'avis porte sur la version 71242/D de l'étude d'impact transmise le 2 février 2015.

**1. Présentation du projet**

La société Dépôts de Pétrole Côtiers (DPC) exploite sur la commune de Saint-Pol-sur-Mer un établissement de stockage d'hydrocarbures, actuellement approvisionné par des canalisations gérées par les sociétés Rubis Terminal et Total.

DPC souhaite devenir indépendant pour ses livraisons de produits finis hydrocarbures et prévoit la pose d'un nouveau pipeline destiné à raccorder le site de stockage de Saint-Pol-sur-Mer aux infrastructures portuaires de la darse 6 du Grand Port Maritime de Dunkerque.

Cette canalisation permettra l'alimentation en hydrocarbures du Nord de la France à partir de la région de Dunkerque, pour cinq produits finis destinés à la commercialisation : essence sans plomb 95, essence sans plomb 98, gasoil (GO), fioul domestique (FOD) et EMAG (huile végétale pour biocarburant).

La présente demande concerne l'autorisation d'exploiter un appontement d'approvisionnement mobile au niveau de la darse 6 du Grand Port Maritime de Dunkerque pour le déchargement de produits pétroliers finis vers le pipeline.

L'exploitation de la zone d'appontement nécessitera l'utilisation :

- d'un bras de déchargement mobile;
- d'une chambre de déchargement permettant le transfert des produits vers la canalisation enterrée.

L'appontement sera soumis à autorisation pour la rubrique ICPE 1434.2 relative au déchargement de liquides inflammables.

## **2. Qualité de l'étude d'impact**

### **2.1 Notion de programme**

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-5 du Code de l'Environnement, l'exploitant a analysé les effets cumulés de son projet avec les autres projets connus. Ces projets n'ont aucune incidence.

### **2.2 Résumé non technique**

Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude d'impact, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique.

Ce résumé permet une bonne compréhension du projet et de ses impacts.

### **2.3 Etat initial, analyse des effets et mesures envisagées**

Le site est implanté en zone UIP, zone industrialo-portuaire régie par le Grand Port Maritime de Dunkerque sous forme de concession, selon le PLU (Plan Local d'Urbanisme) de la Communauté Urbaine de Dunkerque.

Les habitations les plus proches sont situées :

- à 600 m au Sud, ce sont des zones résidentielles de Saint-Pol-sur-Mer ;
- à 750-800 m au Sud-Est, ce sont deux logements de fonction du personnel de DPC ;
- à 2 300 m à l'Est, ce sont des zones résidentielles de Dunkerque.

Les établissements recevant du public les plus proches sont situés au niveau des aires résidentielles de Dunkerque et Saint-Pol-sur-Mer, soit à plus de 500 m.

L'environnement industriel dans les 2 km se compose des entreprises suivantes : DEWULF Cailleret (affrètement et organisation des transports), BARRA (Manutention portuaire), Plessiet logistique (logistique de transport/transport spécialisé), IRM Diesel (Réparation et entretien moteurs diesel), Semur mécanique générale (Mécanique usinage réparation), Groupe Plessiet MMS Lomarep (Magasinage manutention entretien et location de moteurs et matériel chantier), Becquet Transports (location de camions avec chauffeurs), Pneus et Services DK (vente, montage pneus) et Groupe 2IIF (mécanique de maintenance fluide).

Au regard des enjeux, le dossier a correctement analysé l'état initial, les effets du projet et les mesures adoptées.

### **Biodiversité/faune/flore :**

La description et les caractéristiques des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) les plus proches sont développées dans le dossier.

## **Biodiversité/faune/flore :**

La description et les caractéristiques des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) les plus proches sont développées dans le dossier.

L'établissement est situé en dehors des quatre ZNIEFF répertoriées :

- ZNIEFF terrestre de type 1 n°310007020 : Dunes du Clipon située à 1,3 km au Nord du site ;
- ZNIEFF terrestre de type 1 n°310013300 : Marais et pelouses sableuses de Fort Mardyck, située à plus de 1,7 km à l'est du site ;
- ZNIEFF terrestre de type 1 n°310030015 : Marais du Prédembourg, Bois du Puythouck et Pont à roseaux à 1,9 km au Sud-Ouest du site ;
- ZNIEFF terrestre de type 2 n°310014026 : Les Moeres et la partie Est de la Plaine Maritime Flamande, située à 4 km au sud-est du site.

Le réseau NATURA 2000 est présent à proximité du site concernant la conservation des habitats naturels, ainsi que de la faune et de la flore sauvages. L'établissement se situe à :

- à 1,5 km de la ZPS : Banc des Flandres,
- à 1,9 km de la ZSC : Dunes de la plaine Maritime Flamande.

Une étude d'incidence a été menée et conclut que le projet n'engendrera aucun effet notable et aucun impact résiduel sur les espèces et les habitats d'intérêt communautaire présents sur ces zones.

## **Agriculture et consommation des terres agricoles :**

Le projet est implanté au cœur de la Zone Industrielle et Portuaire de Dunkerque sur un quai imperméabilisé déjà existant et exploité.

De plus, aucun bâtiment technique d'exploitation n'est prévu au niveau de la zone d'apponnement. Le projet n'a donc aucun impact sur l'agriculture et la consommation des terres agricoles.

## **Eau :**

Le contexte hydrogéologique du site est décrit dans le dossier.

Le dossier précise que le bassin de Freycinet fait partie du bassin maritime du Port Est accessible par franchissement d'écluses et n'est donc pas concerné par les phénomènes de marées.

Afin de prévenir les risques de pollutions par fuites accidentelles, les mesures suivantes sont mises en place :

- Vérification des équipements avant le démarrage des opérations ;
- Présence d'un opérateur chargé de la surveillance des opérations et du déclenchement des mesures de sécurité en cas de fuite ;
- Vérification et entretien régulier du matériel ;
- Peinture anticorrosion sur les tuyauteries ;
- Chambre à vanne étanche et procédure précise de récupération des effluents en cas de fuite accidentelle dans la chambre à vanne ;
- Présence de kits absorbants à proximité de la zone de déchargement ;
- Imperméabilisation de la chambre de déchargement limitant l'infiltration de produits polluants dans les sols
- Eaux pluviales de la zone gérées par le réseau d'assainissement existant au niveau du quai ;
- Mise en place de boudins flottants sur la darse afin de confiner les eaux en cas de déversement et procédure pour le pompage et l'évacuation des eaux contaminées.

Les orientations et les dispositions du SDAGE Artois-Picardie approuvé le 20 novembre 2009 et du SAGE du Delta de l'Aa approuvé le 15 mars 2010 sont présentées et le dossier comporte une liste détaillée des mesures prises pour respecter ces dispositions.

### Alimentation et consommation

La consommation d'eau nécessaire pour l'exploitation de l'appontement est liée aux :

- eaux d'extinction incendie lors de la survenue d'un accident ;
- eaux utilisées pour les opérations de chasse à l'eau entre le déchargement de deux produits pour vérifier la quantité totale du produit déchargé en navire.

La chasse à l'eau sera réalisée à partir de l'eau pompée dans un nouveau bassin tampon d'une capacité d'environ 500 m<sup>3</sup> créé sur le site du dépôt puis acheminée jusqu'à l'appontement via une canalisation existante et renvoyée vers le dépôt par la canalisation à créer qui sert au transfert des produits de l'appontement jusqu'au dépôt (circuit fermé).

L'eau contenue dans la canalisation sera récupérée par gravité et vidangée dans le bassin tampon.

La consommation en eau liée au prélèvement dans le canal de dérivation est estimée à 1 500 m<sup>3</sup> par an.

### Rejets

Les rejets seront liés aux :

- eaux de ruissellement sur l'aire d'appontement reprises par le réseau d'assainissement existant du quai Freycinet 13 géré par le GPMD.
- eaux confinées dans la chambre de déchargement qui seront collectées et suivront les filières de traitement autorisées,
- eaux de chasse récupérées par gravité et vidangées dans le bassin tampon du dépôt, objet d'une autre demande déposée en parallèle sur le site du Dépôt.

### **Paysage :**

Le projet est implanté au coeur de la Zone Industrielle et Portuaire de Dunkerque.

Aucune construction de bâtiment n'est prévu. De plus, le bras de déchargement utilisé, ainsi que les navires, constituent des éléments courants du paysage de la zone portuaire.

Le projet n'a donc aucun impact sur les paysages.

### **Déplacements :**

L'exploitation de la zone d'appontement ne génère aucune circulation routière et ferroviaire. On note uniquement des allées et venues du personnel appontement une à deux fois par semaine et de l'entreprise de pompage en cas de déversement accidentel de produit.

L'exploitation de l'appontement induit une augmentation du trafic de navires au niveau de la darse 6 du GPMD : environ 2 navires par semaine. Cette évolution n'aura pas d'impact sur les conditions de circulation maritimes du port.

### **Air :**

L'état initial de la qualité de l'air est décrit à l'aide des données des stations ATMO de Dunkerque.

Les différents rejets atmosphériques générés par l'exploitation de la zone d'appontement sont :

- les émissions de composés organiques volatils (COV) au niveau des brides sur les équipements de transfert ou en cas de fuite d'essence lors du déchargement ;
- les gaz de combustion du groupe motopompe diesel utilisé pour la défense incendie et de la pompe de déchargement du bateau.

## Les émissions de COV

Les opérations de déchargement des hydrocarbures peuvent être à l'origine d'émissions de Composés Organique Volatils (COV). Sur l'ensemble des produits transitant sur la zone d'apportement, tous les produits hormis l'EMAG répondent aux caractéristiques d'un produit émetteur de COV.

Le dossier précise que l'ensemble des installations fonctionne en circuit fermé. Les seules émissions de COV seront liées aux phases de connexion et déconnexion des bras de déchargement du bateau.

Ces émissions de COV estimées à partir du guide de l'EPA « Protocol for Equipment Leak Emission Estimates » sont de moins de 5 kg/an, ce qui est très faible.

L'autorité environnementale note que ces émissions viennent se substituer aux émissions issues des déchargements qui ont lieu sur d'autres appointements du dunkerquois à l'heure actuelle (le site DPC est actuellement alimenté par les appointement de Rubis Terminal notamment).

Les émissions de COV seront également limitées par la mise en place des mesures de prévention des fuites décrites dans la partie « eau ».

## Les gaz de combustion

Le fonctionnement de la pompe de déchargement du bateau et de la motopompe utilisée pour la défense incendie pourrait être à l'origine de gaz de combustion. Les déchargements étant effectués une à deux fois par semaine, les émissions atmosphériques seront temporaires et seraient faibles.

L'autorité environnementale regrette l'absence de quantification des émissions de particules et d'oxydes d'azote et l'absence de proposition de gestion adaptée en cas de pic de pollution pour réduire les émissions.

## **Bruit :**

Les émissions sonores générées lors de l'exploitation de la zone d'apportement proviendront :

- du fonctionnement de la pompe de déchargement située sur le navire ;
- du fonctionnement de la pompe utilisée pour la défense incendie localisée dans le local DCI.

La zone d'apportement s'inscrit dans un environnement portuaire où les nuisances sonores sont initialement importantes. Ainsi, au regard du bruit résiduel, le fonctionnement des activités au niveau de la zone d'apportement ne sera pas de nature à générer des émergences fortes.

L'augmentation faible du trafic maritime n'engendrera pas de modification notable de l'environnement sonore.

## **Déchets :**

Les activités du site généreront peu de déchets. La majorité des déchets sont dues :

- aux opérations d'entretien et de maintenance (chiffons souillés, emballages...) ;
- à l'utilisation d'absorbants en cas de fuite d'hydrocarbures lors des opérations de déchargement.

Les déchets dangereux (absorbants usagés) sont triés sur le site, repris et éliminés par des sociétés dûment autorisées.

Les autres déchets (déchets industriels banals) sont stockés dans les bennes du hangar de la société DEWULF et récupérés par la société en charge de la récupération des déchets sur le GPMD.

## **Impact sanitaire :**

L'exploitant a évalué l'impact sanitaire généré par les rejets atmosphériques du site liés à l'activité de déchargement de liquides inflammables.

Selon l'exploitant, au vu des procédures de déchargement et des moyens mis en oeuvre pour maîtriser le risque de pollution, ce projet n'a pas d'impact pour les entreprises voisines ou pour les habitations dont les plus proches sont situées à plus de 500 m du site.

#### **2.4 Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement**

Ce projet vise à répondre au souhait de la société DPC de devenir indépendante pour ses livraisons de produits finis d'hydrocarbures.

Le choix de l'implantation de la zone d'apportement au niveau du quai freycinet 13 s'est imposé en raison :

- de la faisabilité technico-économique du raccordement souterrain entre le dépôt et le quai de la darse 6 ;
- de la compatibilité des activités projetées avec celles exploitées actuellement sur le quai freycinet 13.

Ce projet n'engendre pas de travaux d'aménagement supplémentaires pouvant avoir des impacts significatifs sur l'environnement.

#### **2.5 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet**

La méthodologie utilisée pour évaluer les impacts du projet s'inscrit dans le cadre des textes législatifs et réglementaires en vigueur et s'appuie sur les guides validés par le Ministère en charge de l'Environnement. L'exploitant a fait appel à des bureaux d'études spécialisés.

### **5. Conclusion générale**

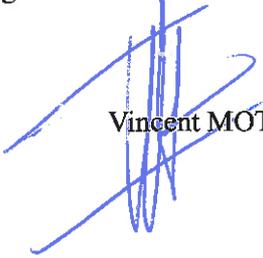
Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter présenté par DPC appontement aborde les différents aspects de manière proportionnée aux enjeux, les impacts sont correctement identifiés et bien traités.

Les justifications ont bien pris en compte les objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national à savoir : réduction du risque à la source, changement climatique, biodiversité, paysages, ressources (énergie, eau) et santé publique.

La qualité du dossier permet au public de se prononcer valablement lors de l'enquête publique.

En conclusion, les études menées sont de bonne qualité et la prise en compte de l'environnement est jugée satisfaisante par l'autorité environnementale.

Pour le Préfet et par délégation,  
Le Directeur Régional de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement Nord-Pas-de-Calais,

  
Vincent MOTYKA