



Liberté • Egalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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 21 OCT. 2013

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**

<b>Demandeur</b>	RUBIS TERMINAL APPONTEMENT MOLE 5
<b>Commune</b>	DUNKERQUE
<b>Objet</b>	Demande d'autorisation d'exploiter en vue de procéder à une augmentation des capacités de déchargement et chargement de l'appontement du Môle 5
<b>Références</b>	Dossier référencé 2012-186 Version 3 du 13 juin 2013 déposé en Préfecture le 20 août 2013

Le projet de RUBIS TERMINAL 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 N°3 du 13 juin 2013 de l'étude d'impact transmise le 20 août 2013.

L'avis de l'autorité environnementale se fonde sur l'analyse des services de la DREAL Nord-Pas-de-Calais et de l'analyse de l'ARS.

**1. Présentation du projet**

La société RUBIS TERMINAL appartient au groupe international RUBIS spécialisé dans le stockage de produits liquides (particulièrement d'hydrocarbures), ainsi que dans le stockage et la distribution de GPL.

Elle exploite 9 terminaux dont 2 dépôts à Dunkerque :

- le dépôt UNICAN
- le dépôt Môle 5 pour le stockage de produits liquides dont les liquides inflammables qui nécessite l'exploitation de deux appontements pour les réceptions maritimes : le quai du Môle 5 et le quai Freycinet 12.

La demande concerne l'autorisation de chargement et déchargement de liquides inflammables de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> catégorie de l'apportement Môle 5 au quai Freycinet 12, actuellement exploité pour le chargement/déchargement de liquides non dangereux et non classé au titre de la législation ICPE.

Les apportements seront soumis à autorisation pour les rubriques ICPE 1434.2 et 1434.1.a relatives au chargement/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.

A la date du dépôt du dossier, huit avis rendus par l'autorité environnementale concernent la création ou l'extension d'installations classées pour la protection de l'environnement et un avis concerne l'aménagement d'une passerelle piétonne. Les projets sont de natures différentes et n'ont donc 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 dossier.

### **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 500 m au Sud-Est, ce sont des zones résidentielles de Saint-Pol-sur-Mer ;
- à 1 400 m à l'Est, avec le quartier de l'Université de Dunkerque.

De nombreux établissements recevant du public se situent dans le périmètre du rayon d'affichage. Les trois plus proches sont :

- Le complexe sportif du GPMD à environ 660 m au Sud ;
- Le groupe socio-culturel et sportif E.Rolland de Saint-Pol-sur-Mer à environ 1 000 m.

Les services entretien du Grand Port Maritime de Dunkerque sont situés à environ 10 m au Sud.

L'environnement industriel se compose des entreprises suivantes : BARRA (manutention portuaire), SEABULK (manutention portuaire), MINERVAL (Broyage, criblage, pulvérisation, extraction de calcaire industriel, de gypse et de craie), VRACS DU NORD (stockage et ensachage ciment, expédition laitier sidérurgique), SNCF (gestion de la gare de triage) et Gestion du Grand Port Maritime de Dunkerque (bureaux et ateliers), toutes à moins de 100 m.

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.

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

- ZNIEFF terrestre (n° 096) de type 1 : Marais et pelouses sableuses de Fort Mardyck, située à environ 2,5 km à l'ouest du site ;
- ZNIEFF terrestre (n° 111-01) de type 1 : Marais de la Briqueterie et lac de Teteghem, située à environ 4,6 km à l'ouest du site ;
- ZNIEFF terrestre (n° 025) de type 1 : Lac d'Armbouts-Cappel, située à environ 4,8 km au sud du site ;
- ZNIEFF terrestre (n° 111) de type 2 : Les Moeres et la partie Est de la Plaine Maritime Flamande, située à environ 3,5 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 :

- 860 m de la zone ZSC : Dunes de la plaine Maritime Flamande,
- 500 m de la ZPS : Banc des Flandres.

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 déjà existant et exploité. 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. Compte tenu de leur faible productivité, la nappe des sables quaternaires est anedoctiquement exploitée pour les besoins de l'industrie et la nappe de la craie sénonienne n'est pas exploitée. L'aquifère de la nappe de la craie sénonienne est captée dans la région de Saint-Omer à 35 km au Sud du site où a été implanté un champ captant alimentant en grande partie la région dunkerquoise.

Afin de prévenir les risques de pollutions, les mesures de protection suivantes sont mises en place :

- les pomperies disposent d'une dalle en béton étanche équipée d'un regard en point bas permettant de collecter les éventuelles égouttures ;
- le personnel est formé aux mesures à mettre en œuvre en cas d'épandage de produit ;
- la qualité des eaux souterraines fait l'objet d'un suivi ;
- les opérations de déchargement des navires sont effectuées sur un quai disposant d'un revêtement. Aucun prélèvement d'eau pour les besoins du site n'est effectué dans la nappe phréatique.

Quant au réseau hydrographique, le dossier précise que le bassin de Freycinet, qui constitue le milieu récepteur direct des effluents du site, fait partie du bassin maritime du Port Est communiquant avec la haute mer par 3 écluses. La compatibilité du site avec les documents d'orientation en matière d'aménagement et de gestion des eaux – SDAGE Artois-Picardie et SAGE du Delta de l'Aa – est démontrée. L'exploitant décrit les mesures mises en œuvre dans le cadre de cette compatibilité.

#### Alimentation et consommation

L'activité n'engendrera pas de consommation d'eau.

#### Rejets

L'activité n'engendrera pas de rejet d'eau usée.

**Paysage :**

Le projet est implanté au coeur de la Zone Industrielle et Portuaire de Dunkerque. Le quai Freycinet 12 étant actuellement déjà exploité pour le chargement et déchargement de produits non dangereux, la modification n'a donc aucun impact sur les paysages.

**Déplacements :**

La réaffectation du quai Freycinet 12 n'aura aucun impact sur le trafic routier, mais sera associée à une augmentation sensible du trafic maritime de l'ordre de 50 navires supplémentaires (320 navires en 2009). A ce titre, le dossier aurait pu faire état de données plus récentes.

**Air :**

L'état initial de la qualité de l'air est décrit à l'aide des données des stations ATMO de Dunkerque de type Zone Industrielle. Une cartographie de la dispersion des COV (Composés Organiques Volatils) provenant des sources industrielles de la zone permet de se rendre compte que Rubis Terminal génère actuellement des émissions très faibles comparativement aux autres émetteurs de la zone. Des données chiffrées auraient été les bienvenues en supplément de la cartographie.

Concernant les éventuelles émissions de COV liées au chargement/déchargement de liquides inflammables, il est précisé dans le dossier que le Jet A1 possède des caractéristiques physico-chimiques proches d'un liquide inflammable de 2<sup>ème</sup> catégorie et que seuls les liquides inflammables de première catégorie sont considérés comme suffisamment volatils pour être source d'émission. La source d'information n'est pas mentionnée dans le dossier. Il convient de rappeler que la classification en liquides inflammables de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> catégorie est davantage destinée à caractériser le danger concernant l'inflammation et non l'émission de COV ayant un impact sur la santé. Les COV sont définis dans la Directive 1999/13/CE : " tout composé organique ayant une pression de vapeur de 0,01 kPa ou plus à une température de 20°C ou ayant une volatilité correspondante dans les conditions d'utilisation particulières ". Le Jet A1 présente une tension de vapeur de l'ordre de 800 Pa à 20°C et est donc un mélange pouvant être source d'émission de vapeurs.

Afin de limiter les émissions diffuses de COV, l'exploitant s'engage à employer comme MTD (Meilleure Technique Disponible) un dispositif de chargement/déchargement en circuit fermé. En plus, en cas de chargement de navire, une solution de récupération de vapeur sera mise en place (filtration sur charbon actif).

**Bruit :**

Le projet est implanté au coeur de la zone industrielle et portuaire de Dunkerque.

Au regard des mesures effectuées en limite de propriété effectuées en octobre 2009, le site n'est pas à l'origine de nuisances sonores particulières. Les principales sources de bruit sont liées à la circulation de véhicules et au fonctionnement des installations de transfert.

S'agissant de la réaffectation d'un quai déjà utilisé pour des opérations de chargement/déchargement, il n'y a pas d'ajout d'activité bruyante supplémentaire.

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

Des mesures de bruit, après la mise en oeuvre des installations projetées seront réalisées plus spécifiquement au niveau de l'appontement.

**Déchets :**

L'activité de chargement/déchargement n'est pas génératrice de déchets.

Par ailleurs, la gestion des déchets liée aux navires à quai est prise en charge par le Grand Port Maritime de Dunkerque.

Les égouttures collectées dans une aire étanche lors du déchargement des navires au quai Freycinet 12 représenteront une très faible quantité supplémentaire de produits à traiter.

Le dossier précise que ces déchets sont éliminés dans les filières dûment autorisées.

### **Impact sanitaire :**

L'exploitant a évalué l'impact sanitaire généré par les rejets atmosphériques du site liés à l'activité de chargement/déchargement de liquides inflammables (Gazole, Jet-A1).

Selon l'exploitant, au vu des procédures de chargement/déchargement (connexion étanche au manifold du navire, aucun contact du produit avec le milieu extérieur) 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 500 m au Sud du site.

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

Ce projet s'inscrit dans une démarche de développement de l'activité de l'entreprise, qui se doit de s'adapter et de répondre aux évolutions de la demande des clients.

Rubis Terminal exploite à ce jour l'apponement du quai Freycinet 12 pour le chargement et déchargement de liquides non dangereux. L'exploitation de cet apponement est situé dans une zone à caractère industrialoportuaire dans la continuité du quai du Môle 5, également exploité par Rubis Terminal.

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.

## **3. Etude de dangers**

### **3.1 Résumé non technique, représentation cartographique**

L'étude de dangers contient un résumé non technique de son contenu faisant apparaître la démarche utilisée, les résultats de l'analyse des risques avec les cartographies par types d'effets, ainsi que les mesures de prévention des risques adoptées.

Le résumé non technique est clair et fidèle au contenu de l'étude développée.

### **3.2 Identification et caractérisation des potentiels de dangers**

Les potentiels de dangers des installations sont identifiés et caractérisés sans omettre ceux liés aux modes d'approvisionnement et d'acheminement des matières susceptibles de générer des dommages par effets dominos.

Cette démarche s'appuie sur l'analyse des risques présentés par la nature et les caractéristiques des produits mis en oeuvre et les conditions d'exploitation.

### **3.3 Réduction des potentiels de dangers**

L'exploitant a motivé les choix techniques et économiques conduisant à poursuivre la mise en œuvre des procédés présentant des risques.

### **3.4 Estimation des conséquences de la concrétisation des dangers**

L'étude de dangers permet une bonne appréhension de la vulnérabilité du territoire concerné par les installations dans la mesure où les enjeux sont correctement décrits. Ces enjeux sont faibles au regard de l'environnement du site (cf. §2.3).

### **3.5 Accidents et incidents survenus, accidentologie**

Les événements pertinents relatifs à la sûreté de fonctionnement survenus sur les sites de Dunkerque et sur d'autres sites d'activité comparable ont été recensés à partir des bases de données disponibles.

Bien qu'il n'y ait pas d'analyse détaillée, ces événements ont permis d'identifier l'évènement susceptible de se produire lors d'un chargement/déchargement navire : l'épandage.

### **3.6 Evaluation préliminaire des risques**

L'analyse préliminaire des risques (APR) a été menée en groupe de travail avec la méthode inductive et systématique ADME (Analyse des Modes de Défaillances et leurs Effets) dans le cadre du complément à l'étude de danger du Môle 5 déposée en 2009 pour l'élaboration des PPRT.

L'APR a permis de définir les événements redoutés et les phénomènes dangereux associés.

### **3.7 Etude détaillée de réduction des risques**

Sur la base de l'étude préliminaire, une analyse détaillée des risques (ADR) a été menée pour les phénomènes dangereux susceptibles de survenir dont les effets sortent des limites du site, en l'occurrence le feu de nappe.

Cet examen s'est traduit par la réalisation de « nœuds papillons » avec la présentation :

- des mesures techniques et organisationnelles de maîtrise des risques adoptées,
- de la cotation en probabilité d'occurrence des événements initiateurs et des événements redoutés.

Les mesures de prévention, de détection, de limitation et de protection sont décrites.

### **3.8 Quantification et hiérarchisation des différents scénarios**

L'étude de dangers ainsi faite et la méthodologie utilisée sont conformes à l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées.

À ce titre, l'étude de dangers expose clairement les phénomènes dangereux que les installations sont susceptibles de générer en présentant, pour chaque phénomène, les informations relatives aux classes de probabilité d'occurrence, aux distances d'effets, et au caractère lent ou rapide des phénomènes mentionnés.

### **3.9 Conclusion**

Après caractérisation de la gravité des accidents selon les règles fixées par l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005, l'étude des dangers présente :

- un classement des accidents avec leur positionnement dans la grille Gravité-Probabilité définie par l'arrêté ministériel du 10 mai 2000 modifié,
- une cartographie des zones d'effets avec un jeu de cartes par type d'effets après modélisation des phénomènes dangereux.

L'étude de dangers a été réalisée conformément au Code de l'Environnement et proportionnellement aux enjeux.

L'analyse détaillée des risques permet à l'exploitant d'indiquer que les scénarios retenus conduisent à un risque acceptable.

Le site est donc compatible avec son environnement.

#### **4. Prise en compte effective de l'environnement**

##### **4.1 Aménagement du territoire**

Le site RUBIS TERMINAL Appontement du Môle V est situé au sein d'une zone industrialo-portuaire existante. Le projet permet d'assurer une gestion économe de l'espace : l'extension de l'autorisation de chargement et déchargement de liquides inflammables de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> catégorie de l'appontement Môle 5 au quai Freycinet 12, actuellement exploité pour le chargement déchargement de liquides non dangereux n'engendrera pas de consommation d'espace supplémentaire.

##### **4.2 Transports et déplacements**

Les flux de véhicules générés par le projet (navires et barges supplémentaires) ne sont pas de nature à modifier notablement le trafic existant sur la zone industrialo-portuaire et à impacter de manière significative le voisinage immédiat.

##### **4.3 Biodiversité**

Les zones présentant des enjeux écologiques sont listées dans le dossier. Elles ne seront pas impactées par le projet.

##### **4.4 Emissions de gaz à effet de serre**

L'aspect réduction des consommations énergétiques et limitation des gaz à effet de serre est traitée de façon proportionnée au projet.

##### **4.5 Environnement et Santé**

Le dossier présente une analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales. Les impacts sont identifiés et traités de façon proportionnée aux enjeux du site. L'impact sur l'air, même s'il est faible voire négligeable, aurait pu être davantage détaillé dans le dossier. L'étude des risques sanitaires conclut à un risque sanitaire acceptable pour la population riveraine du site.

##### **4.6 Gestion de l'eau**

Le dossier présente les différentes orientations du SDAGE Artois-Picardie et du SAGE du Delta de l'AA, ainsi que la description des mesures mise en œuvre par RUBIS TERMINAL afin de respecter ces dispositions.

Le projet n'engendre ni consommation d'eau supplémentaire, ni rejet d'eau supplémentaire.

#### **5. Conclusion générale**

Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter présenté par RUBIS TERMINAL 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'Aménagement,  
de l'Environnement et du Logement,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a horizontal line with a vertical stroke and a small flourish at the end.

Michel PASCAL