

PRÉFÈTE DE L'AUDE

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

Perpignan, le 24 février 2020

Unité Inter-Départementale AUDE-PO - UiD 11/66
Subdivision Environnement Sous-Sol des Pyrénées-Orientales et
Port de Port-la-Nouvelle : APO4

N/Réf. : APO4/TZ/MVP/21-02-2020 n° 040 -PR
U:\01_ENVIRONNEMENT\ICPE\PPLN\ICPE\2-AUTRES\CLTM\4-
DIVERS\2019-PAC Augmentation Pneus\2020-RAP-PAC-
Augmentation pneus.odt

Affaire suivie par : Thomas ZETTWOOG

☎ : 04.34.46.65.63

✉ : thomas.zettwoog@developpement-durable.gouv.fr

Rapport de l'inspection des installations classées

Objet : ICPE - Augmentation de la capacité de transit de broyat de pneus

Société CLTM à Port-la-Nouvelle

Réf : Courrier de la société CLTM du 10/12/2019

Par courrier du 10/12/2019, la société CLTM a transmis à M. le préfet un dossier de porter à connaissance d'un projet de modification de son installation de transit de pneumatiques située sur le port de Port-la-Nouvelle et concernant l'augmentation des capacités de stockage.

Le présent rapport examine le caractère substantiel ou non de ce projet de modification et propose les suites à donner.

I- Présentation de la société et Situation administrative du site

Le Comptoir Languedocien de Transit et de Manutention (CLTM), fondé en 1956, est implanté dans les ports de Port-la-Nouvelle et Port-Vendres en tant qu'opérateur exploitant, louant et utilisant les installations portuaires détenues par la Région. Le CLTM effectue les opérations de consignation, de transit et de manutention. Il peut disposer à cet effet d'entrepôts et de terres pleins en zone portuaire.

Les marchandises en transit sont de divers types : bois, billets d'aluminium, bobines de papier et d'acier, farine, nitrate d'ammonium, tourteaux de tournesol, etc. Ces activités de transit existantes sont visées par la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) au régime de simple déclaration pour plusieurs rubriques.

Sur le port de Port-la-Nouvelle le CLTM réalise depuis quelques années le transit de copeaux de pneu broyé ou « broyat de pneu ». Le marché correspond à la réception de 8 000 à 15 000 t de pneus par an par lots de 2500 à 4000 t sur une plate-forme de 3360 m² imperméabilisée. Chaque apport s'effectue par des rotations de camion durant en moyenne 1 mois. Le pneu broyé est ensuite chargé sur bateaux. La plate-forme de 3360 m² est louée / utilisée pour ce flux le temps des opérations de transit et restituée après chaque opération.

Cette activité rangée sous la rubrique 2714-1 a fait l'objet de l'arrêté d'enregistrement n° DREAL/UID1166-2018-054 du 19/11/2018.

Cet arrêté vise l'activité de transit de pneumatiques et de DSB (Déchet Solide Broyé) destiné à être utilisé en tant que Combustible Solide de Récupération en cimenteries ; il s'agit de balles compressées de matières majoritairement plastiques broyées et utilisables par les cimenteries.

L'approvisionnement de la plate-forme s'effectue par bateaux à raison de 2 à 3 par an par lots de 2 500 t (moins de 4 200 m³). Les lots de DSB s'intercalent entre les lots de broyat de pneumatiques.

II- Présentation du projet de modification

CLTM doit répondre à un renforcement de la demande en broyat de pneumatiques avec un doublement de la capacité de transit. Cette augmentation de trafic porterait le volume en transit sur la plateforme portuaire de 6500 m³ à 13000 m³.

Le dossier initial ne prévoyait pas de coexistence entre deux lots de broyat de pneumatique, un lot correspondant ici à la capacité d'un bateau. CLTM souhaite pouvoir disposer d'une capacité de transit pour deux lots, deux opérations de transit pouvant se superposer dans le temps.

III- Références législatives et réglementaires pour les modifications des ICPE soumises à autorisation environnementale

Le dossier de porter à connaissance a été déposé par l'exploitant au titre de l'article R.512-46-23 du code de l'environnement, qui stipule notamment :

Toute modification apportée par le demandeur à l'installation, à son mode d'exploitation ou à son voisinage, et de nature à entraîner un changement notable des éléments du dossier de demande d'enregistrement, et notamment du document justifiant les conditions de l'exploitation projetée mentionné au 8° de l'article R. 512-46-4, doit être portée avant sa réalisation à la connaissance du préfet avec tous les éléments d'appréciation.

Une modification est considérée comme substantielle, outre les cas où sont atteints des seuils quantitatifs et des critères fixés par arrêté du ministre chargé des installations classées, dès lors qu'elle est de nature à entraîner des dangers ou inconvénients significatifs pour les intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1.

IV- caractère substantiel ou non de la modification

IV.1 - Positionnement par rapport au 1^{er} critère de l'article R. 181-46.I (renvoyant à l'article R. 122-2 du code de l'environnement sur l'évaluation environnementale)

La plate-forme reste classée sous la seule rubrique 2714-1 qui comprend 2 seuils de classement, à savoir 100 m³ pour la déclaration et 1000 m³ pour l'enregistrement ; le passage de 6500 m³ à 13000 m³ ne modifie pas le régime de classement la plate-forme de transit.

La modification n'est donc pas substantielle au titre du 1^{er} critère de l'article R. 181-46.I.

IV.2 - Positionnement par rapport au 2^e critère de l'article R. 181-46.I (seuils et critères de l'arrêté ministériel du 15 décembre 2009)

L'arrêté du 15 décembre 2009 fixe certains seuils et critères pour :

- I. certaines installations listées en annexe de cet arrêté ayant une activité utilisant des solvants organiques ;
- II. les installations relevant des activités mentionnées en annexe III de cet arrêté ;
- III. les installations de stockage de pétrole, de produits pétrochimiques ou de produits chimiques : toute modification des capacités nominales supérieure ou égale à 200 000 tonnes ou plus ;
- IV. les installations relevant de la directive dite IED relative aux émissions industrielles, ayant atteint les seuils indiqués au sein des rubriques 3xxx.

Au vu du dossier de porter à connaissance, le projet de modification n'atteint aucun seuil ou critère de l'arrêté ministériel du 15 décembre 2009. La modification n'est donc pas substantielle au titre du 2^e critère de l'article R. 181-46.I.

IV.3 - Positionnement par rapport au 3^e critère : dangers et inconvénients supplémentaires

Le porter à connaissance comprend une analyse de l'impact des modifications par rapport aux données du dossier initial qui ne fait pas ressortir de changement notable, à savoir :

IV.3.1 - Trafic induit

Les opérations d'acheminement des stocks de broyat de pneumatiques s'effectuent par des rotations de poids-lourds. Il n'est pas prévu de doublement du flux quotidien de poids-lourds lors de l'acheminement des stocks de

broyat mais un doublement de la durée de ces rotations. Le trafic instantané et les impacts associés ne seront donc pas modifiés par rapport au dossier initial.

IV.3.2 - Gestion des eaux de ruissellement

Le stockage sera étendu sur la zone E1 limitrophe à la zone E2 actuellement autorisée du terre-plein E situé dans l'enceinte du port de commerce de Port-la-Nouvelle.



Les eaux pluviales sont par conséquent traitées par le même ouvrage, le « Séparateur d'hydrocarbures Quai Est I – Zone Arrière ». Les considérations du dossier initial restent les mêmes : cet ouvrage est adapté au traitement des rejets pluviaux chroniques pouvant émaner du terre-plein E (zones E1 et E2).

IV.3.3 - Evolution du risque incendie

La nouvelle zone E1 est à proximité directe de la zone E2. Vis-à-vis des enjeux lointains (urbanisation, zones de baignade, milieu naturel, port de plaisance), le niveau d'enjeu reste le même. Il en est de même vis-à-vis de l'exposition aux risques naturels recensés (séisme, inondation). En termes d'exposition aux risques/enjeux industriels proches, des différences peuvent par contre être notées entre les deux zones :

- la zone E1 est plus éloignée des installations à risque ayant fait l'objet du PPRT de Port-la-Nouvelle ; il est ainsi non exposé aux risques technologiques cartographiés dans le cadre de ce PPRT ;
- la zone E1 est plus éloignée du site EPPLN2 ; elle est de fait moins exposée aux risques et en particulier aux effets thermiques dans le cas du scénario majorant de feu de nappe suite à un effet de vague ; seuls des effets thermiques à 3 kW/m² touchent le terre-plein E1 sans donc de risque particulier de déclenchement direct d'un incendie par effet domino ;
- la zone E1 est plus proche du groupe de silos I de Silos du Sud ; les risques majeurs induits par cette activité sont cependant des risques d'explosion ; les seuls effets attendus sur le terre-plein E1 sont des effets de surpression à 20 mbar (bris de vitre) sans donc de risque particulier de déclenchement direct d'un incendie par effet domino.

De même que pour le dossier initial, l'évaluation des effets thermiques est réalisée au moyen du logiciel FLUMilog,

L'exploitation de deux lots de broyat de pneumatique en simultané sera conduite de façon à éviter des effets domino, plus précisément la contamination d'un incendie d'un lot à **l'autre et donc le cumul des risques**. Au sein de l'étude des dangers du dossier initial avaient été déterminés les paramètres permettant d'évaluer les effets d'un incendie et limiter les risques d'effets dominos. Ces paramètres sont repris et transposés au cas de la zone E1.

Afin de limiter les risques d'effets dominos CLTM propose de mettre en œuvre les dispositions particulières suivantes :

- en cas de stockage sur E1, aucun dépôt n'est effectué à moins de 10 m du Séparateur d'Hydrocarbures Quai Est I et celui-ci est entouré sur ses trois faces contiguës à la zone E1 par des profilés béton (BARDI) de 3 m de haut minimum (pour rappel, l'accès à cet ouvrage est nécessaire pour la maîtrise des flux d'eaux d'extinction d'incendie) ;
- en cas de stockage sur E2, CLTM place sur les trois faces Ouest, Sud et Nord, des profilés béton (BARDI) de 2,3 m de haut minimum.
- une distance de retrait de 10 m est respectée entre les stocks sur E1 et sur E2 ;
- Les stocks sur E1 et sur E2 sont divisés en 2 tas séparé par une distance de 5 m ;

- la zone interdite de stockage de matières combustibles sera matérialisée au sol ;

IV.3.4 - Modalités d'intervention

Les modalités d'intervention seront identiques et sont constitués des moyens internes à CLTM et des moyens du port de commerce.

IV.3.5 - Conclusions

Au vu de ces éléments, l'inspection des installations classées considère que le projet de modification n'est pas de nature à entraîner des dangers et inconvénients significatifs pour les intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1. La modification n'est donc pas substantielle au titre du 3^e critère « dangers et inconvénients supplémentaires ».

V- Propositions de l'inspection

Par courrier du 10/12/2019, la société CLTM a porté à la connaissance de Mme la préfète un projet de modification de ses installations de transit de broyat de pneumatiques sur le port de Port-la-Nouvelle.

Après examen du dossier, l'inspection des installations classées considère que cette modification n'est pas substantielle et ne nécessite pas une évaluation environnementale. Cependant, il apparaît nécessaire d'encadrer la modification par un arrêté préfectoral complémentaire. Un projet d'arrêté préfectoral complémentaire est joint en annexe.

À noter que cette proposition d'arrêté a été soumise à l'exploitant le 13/02/2020 et ses remarques ont été prises en compte.

L'inspection des installations classées propose à Mme la préfète :

- d'indiquer à la société CLTM que les modifications portées à notre connaissance ne constituent pas une modification substantielle nécessitant une nouvelle autorisation,
- d'encadrer cette modification par l'arrêté préfectoral ci-joint.

Pour rappeler l'instruction de la demande initiale et en particulier l'enquête publique et la consultation des conseils municipaux n'a pas fait apparaître de problématique particulière.

Cette modification n'entraînant pas d'impact nouveau significatif, l'inspection propose de ne pas consulter le CODERST sur ce projet d'arrêté préfectoral complémentaire.

L'Inspecteur de l'Environnement



Thomas ZETTWOOG