



Préfecture de l'Aude

Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

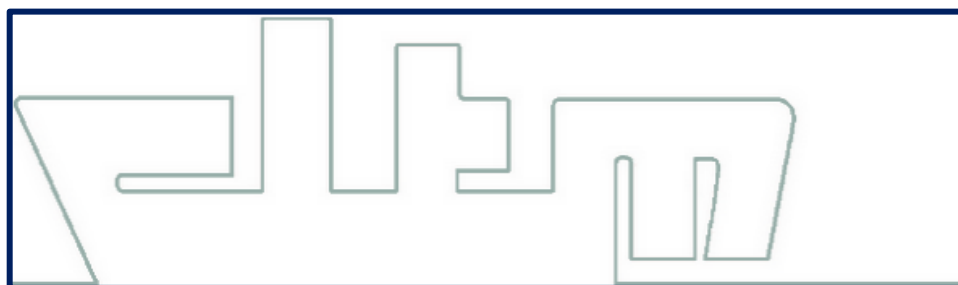


Commune de Port La Nouvelle

Comptoir Languedoc Transit Manutention CLTM

PORT LA NOUVELLE

INGENIERIE TRANSPORT INTERNATIONAL



Enquête publique

Autorisation Environnementale ICPE :

Transit de houilles et analogues

Rapports et conclusions du Commissaire Enquêteur

Références Enquête :

Tribunal Administratif de Montpellier : E20000009/34 du 30/01/2020

Préfecture de l'Aude : AP du 14/02/2020

Narbonne, le 16 avril 2020

Emmanuel Nadal

Commissaire Enquêteur

Sommaire

Page

Titre I : Rapport du Commissaire Enquêteur	5
Chapitre 1 Contexte de L'enquete.....	5
1-1 Contexte du projet et objet de l'enquete :	5
1-2 Cadre juridique :	6
1-3 Enjeux du projet :	6
1-4 Composition du dossier soumis à enquête :	7
Chapitre 2 : Organisation et déroulement de l'enquête.....	9
2-1 Désignation du commissaire enquêteur :	9
2-2 Modalités de l'enquête :	9
2-3 Ouverture de l'enquête :	11
2-4 Visite des lieux :	11
2-5 Publicité de l'enquête :	12
2-6 Déroulement de l'enquête :	12
2-7 Remarques du Public sur les registres d'enquête papier :	13
2-8 Lettres reçues en Mairie :	14
2-9 Emails reçus sur l'adresse : pref-cltm-pln@aude.gouv.fr	14
2-10 Remarques des Services :	14
2-11 interventions remarquables :	14
2-12 compléments d'enquête	16
2-13 Collaboration des Services :	21
2-14 Clôture de l'enquête :	22
Chapitre 3 : Analyse critique du dossier et des observations du Public	23
3-1 Dossier d'enquête :	23
3-2 Observations du Public :	23
3-4 Observations du commissaire enquêteur:.....	33
Titre II : Conclusions motivées et avis du Commissaire Enquêteur	41
ANNEXES.....	47

TITRE I : RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

CHAPITRE 1 CONTEXTE DE L'ENQUETE

1-1 CONTEXTE DU PROJET ET OBJET DE L'ENQUETE :

Le Comptoir Languedocien de Transit et de Manutention (CLTM) est implanté à Port-la-Nouvelle en tant qu'opérateur exploitant, louant et utilisant les installations portuaires détenues par la Région Occitanie et gérées par la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aude.

CLTM effectue des opérations de consignation, de transit et de manutention de marchandises. Il peut disposer à cet effet d'entrepôts et de terre-pleins en zone portuaire.

Les marchandises en transit sont de natures diverses : bois, billets d'aluminium, bobines de papier et d'acier, farine, nitrate d'ammonium, tourteaux de tournesol, pneumatiques, déchets solides broyés, etc. Ces activités de transit existantes sont d'ores et déjà visées par la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) pour différents régimes de classement (Déclaration et Enregistrement).

CLTM envisage de réaliser le transit de **nouveaux flux de matériaux, de la houille** principalement, du **coke calciné** et potentiellement des matériaux analogues. Le marché correspond à la réception sur l'année d'environ 10 à 24 bateaux représentant 55 000 à 90 000 t/an de houille, coke calciné ou matériaux analogues.

Les opérations de transit se dérouleront exclusivement au sein de la zone industrialo-portuaire de Port-la-Nouvelle, sur les plateformes extérieures existantes pour ce type d'opération pour les produits de type granulat, ainsi qu'au sein des hangars pour les produits fins.

Le mode de gestion de ces nouveaux flux de matière sera identique à celui existant pour les nombreuses autres marchandises.

Ce nouveau transit ne requiert aucune nouvelle structure : seuls les terre-pleins E, G et H ainsi que les hangars A et B sont susceptibles d'accueillir ces nouvelles marchandises.

Ces marchandises objet de ce nouveau marché sont **classées sous la rubrique n°4801 des ICPE**.

Compte tenu des tonnages en transit, susceptibles d'atteindre 22 000 t à un instant donné, cette activité est au régime d'autorisation au titre des ICPE (Art. L.512-1 du Code de l'Environnement).

En application de l'article L.181-1 du même Code, cette activité nécessite au préalable l'obtention d'une **Autorisation Environnementale**.

À l'issue de la présente enquête publique, M. le Préfet refusera ou délivrera cette autorisation environnementale, en incluant éventuellement des améliorations à apporter au projet en fonction des remarques du public et des avis du commissaire enquêteur.

1-2 CADRE JURIDIQUE :

Le code de l'environnement partie législative:

- Article L123-9 et son 2^{ème} alinéa précisant que la durée de l'enquête publique peut être réduite à quinze jours pour un projet, plan ou programme ne faisant pas l'objet d'une évaluation environnementale,
- Article L.123-11 indiquant que le dossier d'enquête publique est communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais,
- Articles L 123-1 à L 129-19 définissant la procédure à suivre par l'enquête publique.

Le code de l'environnement partie réglementaire :

- Article R.122-2 et son tableau annexé précisant que le projet ne relève ni d'une étude d'impact, ni d'une évaluation environnementale,
- Article R123-11 précisant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné,
- Articles R 123-1 à R 123-27 ainsi que R 214-8 définissant la procédure à suivre par l'enquête publique.

1-3 ENJEUX DU PROJET :

CLTM répond à des nouveaux besoins de ses clients, au cas par cas. Le développement de son activité est donc variable et CLTM s'adapte à ces nouveaux marchés : houille, coke, lignite et assimilés.

Il s'agit de les réceptionner et de les stocker sur la zone industrialo-portuaire de La Nouvelle, venant par bateaux, trains ou camions et repartant par ces 3 voies possibles. Les surfaces disponibles n'étant pas extensibles, ce sera donc un **trafic en remplacement** d'autres marchandises, et non pas d'une augmentation des volumes traités.

Ces matières ne présentent aucun classement de danger physique, pour la santé ou pour l'environnement selon le règlement européen CLP.

Ces différentes matières sont présentes sur site avec un temps de séjour limité à quelques semaines ou quelques mois et ne présentent pas d'évolutivité particulière pouvant générer des rejets liquides, des odeurs ou des émissions atmosphériques particulières et ne présentent pas de potentiel de bioaccumulation dans l'environnement.

La particularité de ces matières reste leur combustibilité, qui s'accompagne d'un **risque d'incendie** et d'un **risque d'explosion** pour les composants pulvérulents de façon **similaire** à d'autres produits en transit sur les plateformes portuaires (céréales notamment).

CLTM dispose des compétences humaines et techniques pour la gestion de nombreux flux en transit tels le bois, les métaux, les engrais, les produits agricoles, les granulats, les véhicules, etc. CLTM exploite ainsi plusieurs entrepôts et plateformes extérieures.

Au regard des documents d'urbanisme en vigueur, l'activité de transit de houille ou matériaux analogue prévue par CLTM est entièrement compatible avec la vocation industrielle de ce secteur de Port-la-Nouvelle.

Les zones urbanisées, à vocation d'habitat, sont séparées de la zone industrialo-portuaire par un chenal maritime de 80 m de large. **Le front urbain se situe ainsi entre 100 et 140 m du projet.** La commune de Port-la-Nouvelle compte plus de 5 600 habitants au dernier recensement (2014) et peut accueillir jusqu'à 30 000 personnes en période estivale, la commune étant également une **station touristique littorale** ; de part et d'autre de l'embouchure du chenal portuaire, sur la côte, sont présents des points de baignade.

A l'écart de la zone industrialo-portuaire et autour de l'urbanisation s'étendent des milieux d'intérêt **écologique et paysager** avérés et bénéficiant de plusieurs statuts d'inventaire, de protection et de gestion (Natura 2000). Il s'agit notamment des salins, de l'étang de Bages-Sigean, du cordon littoral et des reliefs des Corbières. Ces secteurs abritant une biodiversité remarquable et reconnue sont cependant à l'écart du projet (600 m pour les plus proches).

L'impact sur le **trafic terrestre** est limité, car se substituant aux autres trafics actuels : les marchandises sortiront du port soit par train soit par camions correspondant à un train tous les 2 jours ou 30 poids-lourds par jour (moins de 1% du trafic existant) durant la période de sortie des matériaux.

Le phénomène accidentel principal redouté pour l'activité de transit de houille et assimilés est **l'incendie** généralisé d'un des stocks. Et éventuellement les effets domino avec les autres installations classées SEVESO du site portuaire.

Des **pollutions** pourraient être engendrées par la dispersion des eaux d'extinction d'incendie chargées en matières en suspension ou composés difficilement biodégradables.

CLTM dispose de moyens conséquents d'intervention et d'équipes formées pour la lutte contre l'incendie.

L'enjeu est donc la préservation de la population et de l'environnement face au risque potentiel de ce nouveau produit.

1-4 COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A ENQUETE :

Le dossier a été réalisé par M Nicolas Gasnier, bureau d'études CRBe, 5 allée des Villas Amiel, 66000 Perpignan, tel 04 68 82 62 60 , web : www.crbe.fr

Composition du dossier

- **LETTRE DE DEMANDE** : dont demande de dérogation à l'échelle du plan d'ensemble
Lettre de dépôt de la V0 en date du 24/07/2019
Lettre de dépôt de la V1
- **RESUME NON TECHNIQUE** des éléments du dossier administratif et technique, de l'étude d'incidence environnementale et de l'étude des dangers
- **DOSSIER ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE**
dont Plan de situation et rayon d'affichage au 1/25000°
dont Evaluation des garanties financières
- **ETUDE D'INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE**
- **ETUDE DES DANGERS**
- **CAHIER D'ANNEXES** (cf détails ci-dessous)
- **PLAN D'ENSEMBLE FORMAT TRACEUR** : Plan d'ensemble de surface au 1/500°
- **MEMOIRE DE RECEVABILITE** : dossier de demande d'autorisation environnementale comprenant l'identification du demandeur, l'emplacement du projet, l'attestation de propriété du terrain et la description du projet.
- **Le dossier est basé notamment sur les diverses études techniques annexes suivantes**

00 – Décision de dispense d'étude d'impact après examen au cas par cas

01 – kBis de la société CLTM

02 – Document réglementant l'urbanisation PLU comprenant le PPRT

03 – Organisation portuaire : Dispositions et moyens en amodiation comprenant la gestion des débourbeurs-séparateurs d'hydrocarbures et du Plan d'Intervention Portuaire

04 – Fiches de données de Sécurité (en anglais) sur les caractéristiques d'inflammabilité de la houille et du coke

05 – Simulations FLUMilog sur les formes des stockages et leurs risques

06 – Analyses du Risque Foudre (Foudre Consult) sur les risques d'impact de foudre.

CHAPITRE 2 : ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2-1 DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Madame la Préfète de l'Aude a prescrit une enquête publique préalable à la demande d'autorisation environnementale d'exploiter, présentée par la société «Comptoir Languedocien de Transit et de Manutention» (CLTM), un nouveau flux de transit de matériaux à stocker sur terre-pleins (houille) et sous hangars (coke) ainsi que des matériaux analogues au sein de la zone industrialo-portuaire de Port-la-Nouvelle (rubrique 4801 de la nomenclature des installations classées) par son arrêté du 14 février 2020 (cf annexe 1) .

Par décision du 30 janvier 2020, référence E20000009/34, Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier a désigné Monsieur Emmanuel Nadal, cadre supérieur France-Télécom en retraite, en qualité de commissaire enquêteur chargé de conduire cette enquête publique.

2-2 MODALITES DE L'ENQUETE :

- Dès ma désignation, j'ai contacté Monsieur Michel Bergé, chargé de la présente enquête à la préfecture de l'Aude, Autorité Organisatrice. Nous avons décidé d'une première réunion le 5 février 2020 afin de préparer l'arrêté préfectoral décidant l'enquête.

J'ai pris possession du dossier le 5 février 2020, et, après avoir constaté que ce dossier d'enquête publique était bien complet, nous avons convenu d'une nouvelle réunion afin d'arrêter les modalités de l'enquête.

J'ai également consulté Monsieur Thomas Zettwoog, Inspecteur des installations classées, chargé de l'instruction du dossier à la DREAL, unité ICPE 11-66 afin de connaître la complétude du dossier et d'avoir son avis sur le fond. Cet entretien téléphonique a eu lieu le 6 février 2020.

Lors d'une réunion le 12 février 2020 à la préfecture de l'Aude en présence de Madame Aurore Colin, chef de service, Monsieur Michel Bergé, chargé de l'enquête publique, du maître d'ouvrage Monsieur Strauss, directeur de CLTM, et du commissaire enquêteur, nous avons finalisé le texte de l'arrêté préfectoral et de l'avis au public.

- À cette occasion, un échange riche entre les trois parties a mis en évidence la complexité et la lourdeur de cette demande d'autorisation environnementale pour le maître d'ouvrage, tenu de respecter une procédure complète que ce soit pour un nouveau petit trafic temporaire ou bien pour une installation importante pérenne. Les coûts importants engendrés (études, publicités et enquête) sont parfois disproportionnés par rapport aux bénéfices espérés de cette nouvelle

activité. Au risque de refuser une nouvelle activité devenue non rentable et donc de freiner l'activité de CLTM.

Du côté de l'autorité organisatrice de l'enquête publique, les procédures réglementaires restent les mêmes dès l'instant où la procédure d'autorisation environnementale pour une installation classée pour l'environnement (ICPE) s'applique.

- En tant qu'Autorité Organisatrice, la préfecture de l'Aude va héberger le dossier numérique, recevoir et diffuser les e-mails prévus, sur les liens suivants :

Email : pref-cltm-pln@aude.gouv.fr

Web : [https://www.aude.gouv.fr/Rubriques/>Accueil> Politiques publiques > Environnement> Plans et projets d'aménagement susceptibles d'impacter l'environnement > Installations classées pour la protection de l'environnement \(ICPE\) > Les dossiers ICPE complets à consulter > Autres > Demande d'autorisation exploiter par la SAS "CLTM" flux de matériaux Port-La-Nouvelle](https://www.aude.gouv.fr/Rubriques/>Accueil> Politiques publiques > Environnement> Plans et projets d'aménagement susceptibles d'impacter l'environnement > Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) > Les dossiers ICPE complets à consulter > Autres > Demande d'autorisation exploiter par la SAS)

Le web de la préfecture présente au public le dossier d'enquête (documents consultables en ligne et téléchargeables), il présente les observations du public reçues par email : ces observations sont ainsi visibles immédiatement ; plus tard, il hébergera pendant 1 an le futur rapport d'enquête final.

Un dossier papier et un registre d'enquête coté et paraphé par le commissaire enquêteur sont mis à disposition du public à la mairie de Port-la-Nouvelle.

Un ordinateur est mis à disposition du public à la mairie de Port-la-Nouvelle (salle Bousquet) permettant de consulter la version numérique du dossier. Cet accès permet en effet des consultations plus faciles en réalisant des zooms sur les parties de territoire qui intéressent le public.

Cet ordinateur étant connecté à Internet, il permet également le dépôt des observations par e-mail.

Le projet étant situé sur la commune de Port-la-Nouvelle, la mairie de Port-la-Nouvelle est désignée comme siège de l'enquête.

- Dates de l'enquête publique :

Enquête durant 15 jours du vendredi 13 mars 2020 (à 9h) au vendredi 27 mars 2020 (à 17h).

- Dates de réception du public :
 - Première permanence : le 13 mars 2020 de 9 h à 12 h,
 - Deuxième permanence : le 18 mars 2020 de 9 h à 12 h,
 - Troisième permanence : le 27 mars 2020 de 14 h à 17 h.
- Dates des publications officielles dans les deux journaux La Dépêche et l'Indépendant :
 - Premiers avis avant le 26 février 2020
 - Rappels durant les huit premiers jours de l'enquête.

➤ Emplacement de l'affichage des avis au public :

En coordination avec Monsieur Strauss, maître d'ouvrage, nous avons choisi les emplacements pour l'avis au public sur le site industriel : au poste de contrôle d'entrée, sur le site lui-même, et aux services administratifs de la gestion du port.

En coordination avec Monsieur Blanquer, responsable urbanisme de la mairie de Port la Nouvelle, nous avons défini les emplacements des avis au public, à l'entrée de la mairie, services techniques, Office de tourisme et médiathèque.

2-3 OUVERTURE DE L'ENQUETE :

Le dossier comprenant les pièces énumérées ci-dessus et le registre destiné aux observations du public ont bien été mis à disposition du public au service urbanisme de la mairie dès l'ouverture de l'enquête le 13 mars 2020 à 9h.

Le site web de la préfecture était accessible, et présentait bien le dossier d'enquête publique ; le dépôt des emails a été possible dès l'ouverture de l'enquête le 13 mars 2020 à 9h.

2-4 VISITE DES LIEUX :

J'ai procédé à la visite du site en compagnie de Monsieur Strauss le 27 février 2020.

Nous avons constaté les emplacements des panneaux pour les avis au public (voir mes photos sur annexe 2 publicités réglementaires) :

- Celui situé sur le poste de contrôle d'entrée du site industriel était particulièrement visible.
- Celui situé à l'intérieur de la zone (zone E) est plus destiné aux travailleurs sur site.
- Celui situé sur le panneau extérieur des services portuaires était bien mis en évidence.

Monsieur Strauss m'a présenté les installations techniques (grues, trémies, bandes roulantes de transport, zones extérieures, hangar A, zones de bord à quai...).

Dans les zones extérieures E, G, H, les délimitations sont réalisées avec des T béton hauts de 3 m qui sont mobilisables et déplaçables pour délimiter l'espace nécessaire pour entreposer.

Avec ces bordures en béton, l'essentiel du visuel est masqué pour le public situé de l'autre côté du chenal.

J'ai pu constater l'importance des surfaces réservées au trafic et aux manutentions.

J'ai constaté la présence de la réserve de « produit retardant » destiné à la lutte contre l'incendie, positionnée à un endroit stratégique sur le terreplein E. (cf photos annexe 2). Ce produit a été mis à disposition des services de lutte contre l'incendie volontairement, à l'initiative de CLTM, afin d'améliorer l'efficacité de cette lutte.

2-5 PUBLICITE DE L'ENQUETE :

- L'avis a bien été publié sur le web de la Préfecture de l'Aude dès le 27 février 2020. Cet avis a été complété par le dossier complet dès le vendredi 6 mars 2020, avec une semaine d'avance, à ma demande. En effet, les associations de défense de l'environnement émettent régulièrement le souhait de disposer du dossier des enquêtes le plus tôt possible, afin d'avoir le temps de l'étudier.
- Les panneaux sur site, au poste de sécurité de l'entrée, ainsi qu'à l'intérieur de la zone portuaire ont bien été installés dès le 27 février (cf mes photos en annexe 2)
- Les avis placardés sur les portes vitrées de la mairie et à l'intérieur de la médiathèque, de l'office de tourisme, des services techniques de la mairie de Port-la-Nouvelle, des panneaux extérieurs des services portuaires étaient bien visibles (cf mes photos annexe 2).
- Les premiers avis d'enquête ont été diffusés dans les journaux La Dépêche du 22 février et l'Indépendant du 24 février ; (cf Annexe2 publicités)
- Les rappels ont paru dans les éditions de La Dépêche du 14 mars et l'Indépendant 16 mars 2020 (cf Annexe2 publicités)

Cette publicité règlementaire est certifiée par Monsieur le Maire (cf Annexe 3)

>Au final on peut remarquer que la communication a été suffisante et que la publicité règlementaire a bien été respectée.

2-6 DEROULEMENT DE L'ENQUETE :

a) REMARQUE IMPORTANTE :

Peu après le début de l'enquête publique, les mesures décidées par le gouvernement pour lutter contre l'épidémie sanitaire du Covid-19 ont été annoncées.

Les modalités du confinement sont définies dans le décret 2020 – 260 du 16 mars 2020 (CF annexe 4). En particulier, il est interdit tout rassemblement, ainsi que tout déplacement qui ne soit pas strictement nécessaire.

Ayant contacté Madame Sylvie Espugna à la préfecture de l'Aude, autorité organisatrice, en remplacement de Monsieur Michel Bergé absent pour cause de maladie, nous avons décidé de **poursuivre l'enquête publique**, dans les conditions et pour les raisons suivantes :

1/ **Suppression** des 2 dernières permanences de réception du public des 18 et 27 mars 2020.

Sur ma demande auprès du service urbanisme de la mairie de Port-la-Nouvelle, un avis a été placardé sur la porte de la mairie dès le 17 mars avant midi (après 12h, la mairie a été fermée, comme imposé par les mesures de confinement). Cet avis rappelle l'existence de l'adresse e-mail pour déposer les contributions, et la poursuite de l'enquête publique.

2/ Les **arguments** sont :

- Les contraintes du confinement ordonné par le gouvernement le 16/3 : ne pas mettre en danger la santé des personnes, (public et CE).

NB : pour information, l'absence du commissaire enquêteur aux permanences prévues, **pour des raisons de force majeure**, n'est pas considérée par la jurisprudence comme étant une cause de non-conformité du déroulement de l'enquête publique.

Ici, la force majeure a été l'interdiction de tout déplacement pour des raisons autres qu'impérieuses ainsi que le regroupement de personnes.

3/L'enquête pouvait se poursuivre car :

- Le dossier d'enquête était accessible sur le web de la préfecture, l'information était donc disponible.

- Une adresse email fonctionnait pour recevoir les contributions du public.

- De plus j'ai constaté que la participation du public lors de ma première permanence du 13 mars 2020 a été nulle.

-J'ai consulté le service urbanisme de la mairie de Port-la-Nouvelle : il m'a confirmé qu'aucune opposition ne s'était manifestée dans la population concernant ces usages de transit dans le port, qui se trouvent être relativement « tranquilles », comparativement aux installations voisines classées Seveso.

- Précédemment, une enquête publique similaire en 2018 n'a reçu qu'une seule observation du public.

- Le trafic nouveau objet de l'enquête est peu important (1 % du tonnage du port) et se substitue aux autres trafics pour l'occupation des zones de transit, ainsi que pour les moyens de transport.

- Et, accessoirement durant le confinement, une surcharge des personnels de préfecture qui se trouvait en nombre très réduit et qui devait assurer la continuité du service de l'État. Suspendre l'enquête nécessitait de créer des messages et des avis dans la presse à charge financière du MO.

4/ De même, pour la remise du **PV de synthèse**, la réunion physique prévue est remplacée par une réunion par **téléphone** le 2 avril 2020, précédée par un envoi du PV de synthèse par e-mail. Les délais pour remettre ce PV de synthèse et pour en obtenir une réponse du maître d'ouvrage ne sont pas modifiés, afin de respecter le délai de remise du rapport.

b) PARTICIPATION DU PUBLIC LORS DES 3 PERMANENCES :

1° LE 13/03/2020 : personne ne s'est présenté

2° LE 18/03/2020 : PERMANENCE ANNULEE

3° LE 27/03/2020 : PERMANENCE ANNULEE

2-7 REMARQUES DU PUBLIC SUR LE REGISTRE D'ENQUETE PAPIER :

Registre de la mairie de Port la Nouvelle : néant

2-8 LETTRES REÇUES EN MAIRIE :

Néant

2-9 EMAILS REÇUS SUR L'ADRESSE : PREF-CLTM-PLN@AUDE.GOUV.FR

2 e-mails émis par le groupe local « Europe écologie les verts ». Avis défavorable au projet.

NB : 1 e-mail a été émis par la CCI, gestionnaire du port. Cet e-mail étant arrivé à 19h41 le vendredi 27 mars, il n'est donc pas recevable puisque l'enquête était close à 17 heures (cf annexe E3).

2-10 REMARQUES DES SERVICES :

Aucun avis n'a été formulé par une administration ou service.

2-11 INTERVENTIONS REMARQUABLES :

Le groupe politique local « Europe écologie les verts (EELV) » déclare son opposition au projet en déposant deux contributions (e-mails E1 et E2) qui développent six arguments :

Email E1 :

- Depuis quelques mois, la communication régionale, à propos de l'extension portuaire de Port la Nouvelle ne parle plus que de « port de la transition énergétique ». Cette perspective devrait mobiliser tous les écologistes, puisqu'ils militent pour la transition écologique. La transition énergétique en est un des volets avec la protection de la biodiversité, l'agriculture, la justice sociale...

Notre port, ambitionne-t-il de devenir vertueux sur tous ces plans ? Une analyse des dossiers fait craindre que non. Cela d'autant plus que du 13 au 27 mars se déroule en mairie de Port la Nouvelle une enquête publique en vue de la structuration (administrative) du port pour importer 55 000 à 90 000 t/an « *de houille, coke calciné ou matériaux analogues* ». Par matériaux analogues, il faut entendre : « *la lignite, le charbon de bois les matières bitumineuses solides et l'asphalte. Il s'agit de combustibles utilisés dans les grandes installations de combustion (cimenteries, hauts fourneaux, centrales thermiques) ou de matériaux utilisés pour les revêtements routiers.* »

Ce samedi est une journée mondiale pour le climat et un des slogans phare de cette mobilisation est : « les fossiles doivent rester sous terre ! ». A Port la Nouvelle, port de la transition énergétique, nous resterions sourds à cet appel ? C'est aussi oublier bien vite ce qui s'est passé ces derniers mois dans notre petite région. A Lézignan et Roquefort des Corbières, les populations fortement mobilisées ont fait reculer les projets d'usines à bitume. Mais à Port

la Nouvelle, on ignore probablement ces faits qui se sont pourtant réalisés à quelques kilomètres !

C'est pour nous l'occasion de rappeler que notre port mérite bien mieux que ces recettes du passé. Importations d'hydrocarbures, de charbon, exportations de produits issus de l'agriculture intensive n'ont plus beaucoup d'avenir.

- Les responsables de la région tentent de nous faire croire que les projets de fermes éoliennes en mer seraient le graal. Des travaux d'extension portuaire sont en cours. Ils sont pharaoniques et ne correspondent en rien aux besoins d'adaptation de l'infrastructure pour accueillir cette nouvelle activité. La transition écologique a besoin d'investissements pour la conversion de l'agriculture, pour les économies d'énergie, pour la formation... Ces travaux mobilisent Des centaines de millions de fonds publics des collectivités locales. Ils seraient mieux employés pour une véritable politique visant un avenir planétaire moins sombre et à créer des emplois novateurs et pérennes.
- Sur l'impact sanitaire et environnemental du projet, nous ne pouvons croire que la reprise des matières, que ce soit pour le déchargement des navires, le stockage ou l'expédition se déroulera sans envol de poussières. La criée aux poisons est à environ 250 m, sous le vent d'est du terreplein « H » lequel stockera 6000 t de houille. Cela constitue un problème de santé publique.
C'est pour l'ensemble de ces raisons que nous nous opposons à ce projet d'importation de charbon et produits similaires.

Email E2 : le groupe politique local « Europe écologie les verts » complète son avis.

- Après lecture du sous dossier étude de danger, nous sommes étonnés de ne trouver que peu de références à l'effet domino. En effet, si la quantité maximale stockable sur le site (terre-pleins et hangars) est de 22 000 t et si le dossier insiste sur cette quantité qualifiée de « limite haute théorique non susceptible d'être atteinte ». Sous-entendu, cela minore le risque. Dans les faits, cela n'est pas si certain. En effet, les espaces de stockage utilisés pour ce transit sont partagés avec d'autres matières en transit et en particulier :
 - Bois ou matériaux analogues y compris les produits finis conditionnés et les produits ou déchets répondant à la définition de la biomasse (...) Le volume susceptible d'être stocké supérieur à 50 000 m3.
 - Broyats de pneus (lots de 2 500 à 4 000 t) et déchets solides broyés (DSB) : plastiques avec des lots de 2 500 t. La plateforme de transit choisie est la « E », sur les plans fournis par le pétitionnaire.
- Pour une bonne appréhension du dossier dans ce domaine, il aurait dû être complété par l'avis du Service Départemental d'Incendie et de Secours. Ce d'autant plus qu'un éventuel incendie atteignant un stock de pneus broyés et /ou de déchets de matières plastiques est particulièrement nocif avec de forts dégagements de particules fines, de composés

organiques volatils... L'occurrence d'un tel évènement est analysée dans le dossier de déclaration d'ICPE accessible sous :

http://www.aude.gouv.fr/IMG/pdf/cltm_pln_-_04_-_ed.pdf.

Le risque est qualifié de modéré à fort. Pour l'ensemble de ces raisons et celles exposées dans notre premier avis, le groupe local Europ Ecologie les Verts du Narbonnais regrette que des industriels puissent encore considérer le charbon comme un combustible « acceptable ».

- Nous regrettons que les clients potentiels ne soient pas nommés. En effet, parmi ceux-ci se trouve l'usine Orano de Malveys (commune de Narbonne) pour le fonctionnement de son four TDN/THOR en projet. D'après les données de l'exploitant, la consommation annuelle serait de 5 700 t/an. Ce projet d'incinération de boues nitratées et radioactives est fortement contesté. Il fait l'objet de plusieurs recours administratifs susceptibles de prospérer.

Enfin, le dossier ne nous paraît pas assez complet sur son étude de risque pour lui donner un avis favorable, même avec réserves

NB : un email de la CCI est arrivé hors délais, le vendredi 27 mars 2020 à 19h41 et donc, non recevable (Cf annexe E3).

2-12 COMPLEMENTS D'ENQUETE

a) AUPRES DE LA CCI

1) Afin de compléter les informations du dossier dans le **domaine de la sécurité et de sureté**, j'ai contacté par téléphone Monsieur Laurent MOUILLIE, Directeur Commercial du Port de Commerce de Port-la-Nouvelle, CCI de l'Aude.

Celui-ci m'a précisé que le site industriel est entièrement clos par une haute clôture.

Il a par la suite précisé les dispositifs de surveillance dans un e-mail dont l'essentiel est reproduit ci-dessous :

Un PC complet de visualisation et pilotage se trouve dans les bureaux de l'exploitation portuaire de la CCI AUDE ainsi qu'au Poste de Gardiennage principal. Les informations des caméras de surveillance sont également relayées sur une tablette mobile d'astreinte sous contrôle de l'encadrement CCI (24/24 heures et 7/7 jours), à la Capitainerie du Port ainsi qu'aux Services Portuaires de la Région OCCITANIE (lieu du PC de crise si besoin).

Nos caméras sont récentes. Elles fonctionnent de jour comme de nuit et plusieurs d'entre-elles affichent des vues multiples. Les images sont sauvegardées sur une période glissante de 10 jours.

Les caméras peuvent également être pilotées et asservies à des capteurs. Dès qu'une alerte est détectée, les caméras asservies s'orientent automatiquement sur la zone concernée. Une alarme sonore et visuelle apparaît alors sur les écrans du Poste de Garde.

2/Concernant **l'activité commerciale du port** de Port-la-Nouvelle dont la CCI assure la gestion, Monsieur Laurent MOUILLIE a évoqué les travaux d'agrandissement menés par la région Occitanie. Il évoque la forte dynamique commerciale de l'activité du port, en complément de l'activité de la pêche et du port de plaisance. La CCI est favorable au projet de CLTM et le soutient.

Avec l'agrandissement, le port de Port-la-Nouvelle pourra recevoir des trafics aujourd'hui traités par des ports italiens, mais aussi espagnols (en Catalogne).

En effet, l'infrastructure rail de Port-la-Nouvelle est particulièrement efficace, pouvant traiter 25 trains par jour. Elle est parfaitement adaptée aux futurs navires de 14.5 m de tirant ayant un fort tonnage. De plus, l'équipement en matériel (grue, trémie, déchargeurs...) est particulièrement récent. L'agrandissement du port fera passer la longueur des quais de 400 m à 2000 m de longueur, et des déchargeurs automatiques ainsi que 10 grues à la pointe du progrès seront installés. Les démarches vers les futurs clients sont déjà lancées. Les systèmes électroniques et automatiques sont également adaptés pour cette forte évolution future.

Avec l'agrandissement du port, les zones actuellement sous-utilisées seront reconverties en plateforme de réception de vrac.

Monsieur Mouillie fait remarquer que l'investissement important de la région (200 millions d'euros) sera complété par un investissement privé d'un montant double, et que la gestion finale du port sera assurée par une société d'économie mixte.

Les activités de CLTM actuelles et leurs adaptations aux demandes des clients montrent la volonté et le dynamisme de CLTM et de la CCI pour le soutien aux activités industrielles des fabricants et industriels français. En effet, de ces fonctions logistiques portuaires, dépend l'activité des industriels (extractions de matière première, transformations, commerces...) répartis en Occitanie ou dans diverses régions de France.

3) Afin de compléter les informations concernant la défense incendie, j'ai contacté par téléphone Madame Charlotte Mauger, Directrice Exploitation du port de commerce, incluant la fonction de responsable sécurité pour le port de Port-la-Nouvelle.

Elle m'a confirmé que la **vigilance** était bien assurée 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 par au minimum un gardien. La vigilance porte sur la sécurité et sur la sûreté du site.

Les exercices de vigilance sont régulièrement organisés en coordination avec la capitainerie du port, la gendarmerie maritime, et la préfecture de l'Aude.

Concernant spécifiquement l'incendie, le réseau de la **défense contre l'incendie (DCi)** est testée chaque mois, et particulièrement les groupes de pompes. L'ensemble du réseau est en surpression, et si la pression diminue, les pompes se mettent automatiquement en service.

Des exercices sont réalisés en coordination avec le service départemental d'incendie et de secours (SDIS), en essayant d'imaginer des scénarios catastrophes et les solutions nécessaires à leur maîtrise.

Il y a une mutualisation des moyens entre les divers industriels installés sur le site. Les scénarios catastrophes prennent en compte également l'effet domino entre les diverses installations.

Les installations portuaires sont soumises au minimum chaque 18 mois à un **audit national**. Le dernier a eu lieu en janvier 2020.

En plus, les responsables des trois ports de Sète, Port-la-Nouvelle, et Port-Vendres réalisent chaque année un **audit mutuel interne** des deux autres ports. Il y a donc un audit interne à Port-la-Nouvelle tous les trois ans.

Concernant la **pollution**, il y a la possibilité de déployer sur le site des barrages antipollution qui sont formés de barrages flottants pouvant fermer la darse ou bien la passe pour éviter la dispersion de polluants à la surface de l'eau.

Elle précise que la majorité du personnel travaillant sur le site portuaire habite à Port-la-Nouvelle. Le personnel est donc particulièrement vigilant à la sécurité sur le site.

b) CAPACITE FINANCIERE DE CLTM

Paramètre	Exercice clos au 31/12/2019 (estimé)	Exercice clos au 31/12/2018 (12 mois)	Exercice clos au 31/12/2017 (12 mois)	Exercice clos au 31/12/2016 (12 mois)	Exercice clos au 31/12/2015 (12 mois)	Exercice clos au 31/12/2014 (12 mois)	Exercice clos au 31/12/2013 (12 mois)
Capitaux propres (K€)	886	928	976	853	752	659	574
Chiffre d'affaire (K€)	1 262	1 602	2 031	1 820	1 357	1 624	1 266
Résultat Net (K€)	83	102	173	153	66	85	-18

Depuis les 7 dernières années, on peut constater que les capitaux propres sont en augmentation, et que le résultat net reste positif. 2017 semble une année faste, et 2019 estimé en baisse.

Ces critères montrent la gestion profitable et la bonne santé financière de CLTM.

La volonté de CLTM de s'adapter aux besoins de ses clients montre une dynamique favorable au maintien de l'activité sur le site portuaire. D'autant plus que cette nouvelle activité ne nécessite pas d'investissements particuliers (notamment pas de garantie financière à constituer) et permet à CLTM

de proposer un nouveau type de prestation et de consolider sa position parmi les opérateurs logisticiens portuaires.

c) INTERVIEW DE M STRAUSS, DIRECTEUR DE CLTM

Afin de bien estimer les impacts financiers de ce nouveau trafic pour la société CLTM, j'ai soumis les questions suivantes à Monsieur Strauss :

Q1 -le client qui vous demande ce nouveau transit de houille est-il celui qui utilise les broyats de pneus ?

Q1a- si oui, quel est l'avantage pour lui de modifier son combustible ?

Q1b si non, le deuxième client ne va-t-il pas réduire vos possibilités de servir le premier client ?

Q2- ou bien, les transits seront accélérés et vous pourrez bien servir les 2 clients ?

Q3- s'il y a bien substitution entre les 2 types de transits ce nouveau transit est-il pour CLTM plus profitable que celui des broyats ?

Q4- ce nouveau transit est-il pérenne et prépare-t-il une augmentation d'activité pour CLTM après l'agrandissement du port ?

Q5- CLTM est-il majoritairement dépendant du premier client ? ou bien CLTM a-t-il un nombre de clients suffisamment nombreux et variés lui permettant d'en perdre un ?

Réponses du MO lors d'un entretien téléphonique :

Q1 -non les deux clients sont différents

Q1 b non, les surfaces utilisées sont bien les mêmes, mais non simultanément : les utilisations des surfaces se succèdent au fur et à mesure des disponibilités de stockage, et des demandes des divers clients.

Q2 : oui, l'utilisation des surfaces étant très variable, les transits sont acceptés en fonction des disponibilités. Les programmations se font plusieurs semaines à l'avance, en coordination avec la navigation maritime.

Q3 : le problème ne se pose pas, puisque les contrats sont honorés au fur et à mesure de disponibilités de surfaces, au mieux de ces disponibilités.

Q4 : CLTM utilise les espaces de stockage du port existant aujourd'hui, au fur et à mesure de leurs disponibilités. L'agrandissement du port est trop lointain pour envisager une programmation.

Q5 : dans les faits, il y a une forte concurrence entre les divers ports français (Bordeaux, Marseille, Port-Vendres, Port La Nouvelle...) mais aussi italiens et espagnols. Le choix des clients pour assurer ce type de transit est souvent la proximité de l'industriel qu'il faut desservir sur le territoire français.

A contrario, l'exemple des années récentes concernant un projet de dépôt d'huile de palme qui ne s'est pas réalisé à Port la Nouvelle, s'est bien concrétisé sur la côte espagnole catalane, et aujourd'hui les camions d'huile remontent vers le territoire français par l'autoroute. Il y a là un gâchis et une perte sèche en taxes industrielles et en pollution supplémentaire par le transport.

La visibilité des contrats est de l'ordre annuel ou pluriannuel, avec renouvellements ; mais certains transits sont des opérations ponctuelles.

Lorsqu'un contrat lié à un trafic nouveau nécessite une autorisation environnementale nouvelle, la longueur des études, les délais pour obtenir les autorisations, combinés au coût important de ces études (de l'ordre de 40 000 euros) sont mis en balance avec la durée potentielle de ce nouveau trafic, et donc l'intérêt pour CLTM de l'accepter.

La rentabilité de la société CLTM repose sur le maintien d'une activité constante, et si possible sur une augmentation de toutes sortes de transits. Ainsi donc CLTM étudie toutes les demandes des clients potentiels.

Chacun de ces trafics peut se révéler vital si les autres trafics viennent à diminuer ou même s'arrêter. Pour exemples, le trafic de quartz important depuis 3 ans et qui ralentit ; le transit de broyats de pneus qui devient important et pérenne.

Dans le cas du présent projet, la houille qui sera réceptionnée est un composant de l'industrie en tant que matière première, car il s'agit de houille lavée à forte valeur ajoutée, et non de minerai brut. Et en particulier, il n'y a pas de poussières pour ce produit-là.

Ce transit est bien autorisé par l'État, car cette matière première est indispensable à divers industriels, et elle assure ainsi le maintien de leurs activités sur le territoire français.

d) CONSULTATIONS DE M ZETWOOG, INSPECTEUR DES ICPE A LA DREAL

Première consultation sur la complétude du dossier :

La DREAL/Unité Interdépartementale 11/66 /Environnement et sous-sol/ de Perpignan coordonne les dossiers ICPE en tant que guichet unique vis-à-vis du MO.

Consulté, il m'a confirmé qu'il n'était pas nécessaire pour le maître d'ouvrage de réaliser une consultation du public préalable à l'enquête publique.

- Il n'y a donc pas eu de concertation, donc pas de bilan de concertation dans le dossier.

Le déroulement de la procédure en cours et la place de l'enquête publique dans cette procédure doit figurer au dossier. Dans le fascicule du résumé non technique, il y a bien un bref déroulé historique qui indique la place de l'enquête publique dans le cours de la procédure d'autorisation environnementale.

- Ceci me semble suffisamment clair pour le public, et conforme à la réglementation.

Le Préfet de Région, en tant qu'autorité compétente en matière d'environnement, a déclaré le 8/04/2019 que ce projet ne nécessitait pas d'étude d'impact :

- Il n'y a donc pas d'avis de l'Ae dans ce dossier.

Deuxième consultation sur les impacts du projet :

- En tant que service coordonnateur, la DREAL/UID11-66/ demande l'avis de divers services ou administrations impactées par un projet.

Toutes les contraintes règlementaires exprimées par ces services et administrations concernées par un projet sont exposées au maître d'ouvrage, et c'est en fonction des engagements de correction du projet par le maître d'ouvrage, que le dossier est ensuite déclaré complet par le service coordonnateur instructeur (DREAL ICPE).

- Le Service Régional d'Archéologie préventive de la Direction Régionale des Affaires culturelles déclare que les recherches en archéologie préventive ne sont pas nécessaires.
- Seul le service d'inspection des ICPE de la DREAL a demandé plusieurs compléments pour le dossier, dans sa fonction propre d'instruction du dossier ICPE. Ceci s'est matérialisé par les 2 versions V0 et V1 du projet.

- Les autres services experts consultés n'ont formulé aucune remarque, ou bien n'ont pas répondu, et donc délivrent un **avis favorable tacite** :

- Le SDIS pour les aspects sécurité, n'a pas répondu.
- L'Agence Régionale de Santé (ARS) pour ses aspects sanitaires, n'a pas répondu.
- L'INAO pour les impacts sur les vignes AOC aux alentours, pas d'observations.
- La DREAL Direction Ecologie / Milieux Marins et Côtiers pour les impacts sur les eaux côtières, pas d'observations.

- Concernant une annexe technique sur la houille qui a été présentée en anglais, M Zettwoog déclare n'avoir pas été gêné par cette version pour la compréhension du dossier.

2-13 COLLABORATION DES SERVICES :

Mes correspondants de la Préfecture et de la DREAL m'ont parfaitement renseigné sur les conditions particulières de cette enquête, ses difficultés et sur les enjeux en cours.

Les Services administratifs de la Préfecture, Mme Colin et M Bergé ont su réagir très rapidement aux divers aléas du lancement de l'enquête tout en réduisant les délais au maximum. Par la suite, Mme Espugna et Mme Gouzvinski ont assuré des relais efficaces.

Je tiens à saluer ici la mémoire de Monsieur Michel Bergé, décédé durant l'enquête publique. Monsieur Bergé a assuré sa fonction d'organisateur de l'enquête publique de façon très efficace et très rigoureuse. Je ne doute pas que ses collègues et moi-même garderons de Monsieur Bergé une haute opinion.

M Zettwoog, DREAL/UID11-66, en tant que service coordonnateur et service instructeur du dossier ICPE a rapidement et très clairement répondu à toutes mes interrogations.

Les Services administratifs de la mairie, M Blanquer et Mme Dubray, ont bien su gérer l'accueil du public, en instaurant un fléchage et en configurant la position de l'accueil du public pour ma permanence ; ces personnes ont parfaitement collaboré pour assurer la réussite de l'enquête publique, y compris pour adapter l'avis au public l'informant de la poursuite de l'enquête publique par voie dématérialisée et de la suppression des deux dernières permanences physiques et le confinement généralisé.

>J'ai apprécié le soutien sincère de chaque correspondant, ce dont je les remercie ici.

2-14 CLOTURE DE L'ENQUETE :

La mairie de Port-la-Nouvelle a été fermée à compter du 17 mars à midi pour cause d'urgence sanitaire et de confinement général ; le dossier et le registre m'ont été remis par Monsieur Blanquer, responsable urbanisme de la mairie, lors d'une rencontre le 24 mars.

A l'expiration du délai de l'enquête le 27 mars 2020 à 17h, le registre d'enquête a été clos et signé par moi-même. Ce registre sera transmis à la Préfecture avec le rapport d'enquête.

Après la fermeture de la mairie le 17 mars à midi, le seul moyen d'expression pour le public a été l'e-mail ; j'ai contacté Madame Gouzvinski à la préfecture le 27 mars aux alentours de 17 heures, afin de vérifier qu'aucun mail tardif n'était déposé. La boîte mail a donc été fermée à 17 heures.

Le procès-verbal de synthèse des observations du public et du commissaire enquêteur a été transmis via un email au maître d'ouvrage le 29 mars 2020, puis commenté lors de la triple réunion téléphonique du 30 mars avec le maître d'ouvrage, Monsieur Strauss Directeur de CLTM, de Monsieur Gasnier, bureau d'études CRBe, et du commissaire enquêteur.

Le mémoire en réponse du MO m'a été remis le 10 avril 2020 (cf annexe 5).

Les réponses du maître d'ouvrage ont été intégrées au présent rapport, accompagnées de mon avis personnel sur l'observation du public et sur la réponse apportée par le maître d'ouvrage.

CHAPITRE 3 : ANALYSE CRITIQUE DU DOSSIER ET DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

3-1 DOSSIER D'ENQUETE :

Le **dossier** présenté est globalement lisible, agréable et pédagogique.

Les Lettres de demande en version V0 et V1 montrent les adaptations apportées au dossier après les remarques de la DREAL.

Le **résumé non technique** est particulièrement clair et pédagogique, mettant en avant les analyses de risque à travers les plans et les tableaux. Ce document est largement suffisant pour une compréhension du dossier soumis à l'enquête, il est très illustré et accessible à tous publics.

Le **dossier administratif et technique**, complété par le fascicule **incidences environnementales** et le fascicule **étude des dangers** détaillent plus précisément tous les aspects des dangers potentiels et de leurs incidences. Ces trois documents sont d'un accès aisé, toujours très illustrés et compréhensibles.

Il est remarquable de constater que tous les impacts sont listés, analysés et que la majorité des impacts sont estimés maîtrisés. Au vu des explications, j'estime que les informations sont complètes et sincères.

Enfin, le **cahier d'annexes** et le **plan d'ensemble** apportent toute la profondeur des détails possibles et éventuellement accessibles aux experts.

>J'estime donc que ce dossier est particulièrement bien construit, qu'il analyse avec suffisamment de profondeur tous les aspects de ce nouveau trafic de houille et de coke, qu'il expose avec clarté et exhaustivité les risques et les méthodes pour y faire face.

3-2 OBSERVATIONS DU PUBLIC :

Chaque observation formulée par le public est accompagnée de la réponse finale du MO (cf mémoire en réponse annexe 5).

Je propose mon avis personnel à la suite de chaque observation. Mes avis sont présentés en italique. Les observations du public sont composées de 6 arguments exprimées dans 2 **emails**.

1° PERMANENCE LE 13/03/2020 : personne ne s'est présenté

2° ET 3° PERMANENCES : MAIRIE FERMEE, PERMANENCES ANNULEES

Email E1 : Le groupe politique local « Europe écologie les verts » déclare son opposition au projet en se basant sur trois arguments : E1a à E1c

E1a : Projet sans avenir, non écologique

Depuis quelques mois, la communication régionale, à propos de l'extension portuaire de Port la Nouvelle ne parle plus que de « port de la transition énergétique ». Cette perspective devrait mobiliser tous les écologistes, puisqu'ils militent pour la transition écologique. La transition énergétique en est un des volets avec la protection de la biodiversité, l'agriculture, la justice sociale...

Notre port, ambitionne-t-il de devenir vertueux sur tous ces plans ? Une analyse des dossiers fait craindre que non. Cela d'autant plus que du 13 au 27 mars se déroule en mairie de Port la Nouvelle une enquête publique en vue de la structuration (administrative) du port pour importer 55 000 à 90 000 t/an « *de houille, coke calciné ou matériaux analogues* ». Par matériaux analogues, il faut entendre : « *la lignite, le charbon de bois les matières bitumineuses solides et l'asphalte. Il s'agit de combustibles utilisés dans les grandes installations de combustion (cimenteries, hauts fourneaux, centrales thermiques) ou de matériaux utilisés pour les revêtements routiers.* »

Ce samedi est une journée mondiale pour le climat et un des slogans phare de cette mobilisation est : « les fossiles doivent rester sous terre ! ». A Port la Nouvelle, port de la transition énergétique, nous resterions sourds à cet appel ? C'est aussi oublier bien vite ce qui s'est passé ces derniers mois dans notre petite région. A Lézignan et Roquefort des Corbières, les populations fortement mobilisées ont fait reculer les projets d'usines à bitume. Mais à Port la Nouvelle, on ignore probablement ces faits qui se sont pourtant réalisés à quelques kilomètres !

C'est pour nous l'occasion de rappeler que notre port mérite bien mieux que ces recettes du passé. Importations d'hydrocarbures, de charbon, exportations de produits issus de l'agriculture intensive n'ont plus beaucoup d'avenir.

Réponse du MO : L'avis est un communiqué de presse : sa première page de l'avis porte sur l'opposition du groupe EELV au projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle et à des projets de centrales d'enrobés.

Le projet de CLTM sera mené sur le port actuel, indépendamment de la réalisation ou non du projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle sans donc de lien technique entre les projets. Les centrales à enrobés produisent des enrobés à chaud ; il n'est en aucun cas prévu de transit d'enrobés à chaud dans ce projet tel qu'exposé au premier paragraphe p.7 du Dossier Administratif et Technique.

Comme l'annonce très bien l'allocution suivante extraite de l'avis : « C'est pour nous l'occasion de rappeler... », l'enquête publique est utilisée comme tribune pour l'expression d'une désapprobation générale concernant les projets et politiques menées au regard des attentes de transition écologique sans donc de focus ni de question particulière sur le projet de CLTM.

C'est néanmoins pour CLTM l'occasion d'indiquer, sans dévoiler l'identité de ses clients, que via les matières en transit sur Port-la-Nouvelle, l'entreprise intervient auprès de nombreuses filières comme l'électrometallurgie, la production de silicium, les métaux non ferreux ou les matériaux de construction.

Il est ainsi tout particulièrement intéressant de rappeler que le charbon et les matériaux assimilés ne sont pas simplement des combustibles fossiles utilisés dans des centrales thermiques mais que par exemple :

- le coke calciné est utilisé comme matériau pour la fabrication d'électrodes utilisées dans l'industrie métallurgique pour la production d'aluminium ou d'acier
- la houille lavée, objet principal de la demande d'autorisation portée par CLTM est utilisée en tant que réducteur pour la fabrication d'alliages et de silicium pur.

L'aluminium, les différents alliages et le silicium métallurgique qui pourront être produits grâce aux nouveaux matériaux en transit objet de la demande d'autorisation sont notamment indispensables à la fabrication de panneaux photovoltaïques, véritable instrument de la transition écologique d'autant plus si ces panneaux et leurs composants sont produits sur le territoire national.

***Avis du CE :** les observations déposées par le groupe local politique Europe écologie les Verts me semblent refléter une position globale, défendant des principes écologiques généraux, en particulier sur la non utilisation de produits fossiles (cf le slogan de la journée mondiale).*

Les réactions de l'opinion publique sur d'autres projets ne sont pas une raison légitime pour contrer le présent projet. Chaque projet contient des avantages et des inconvénients propres.

L'origine fossile du produit en transit est effectivement une raison de s'opposer si celui-ci devait servir de combustible, afin de préserver le climat.

Or, la réponse du maître d'ouvrage détaille les divers usages industriels potentiels des matériaux en transit.

Lister des usages industriels liés au combat contre le réchauffement climatique est éclairant, mais ce ne sont que des exemples choisis ; probablement que d'autres usages des produits houille et coke sont en cours chez les industriels.

J'estime que les observations du public sont fondées : utiliser la houille, d'origine fossile, est susceptible d'aggraver les effets climatiques. Mais la position défavorable de EELV me semble trop dogmatique, car la houille ne sera pas utilisée principalement comme combustible, mais intégrée aux processus industriels en tant que matière première.

Les explications du maître d'ouvrage me semblent claires et acceptables : j'approuve la réponse du MO.

E1b : Mauvaise utilisation des fonds publics

Les responsables de la région tentent de nous faire croire que les projets de fermes éoliennes en mer seraient le graal. Des travaux d'extension portuaire sont en cours. Ils sont pharaoniques et ne correspondent en rien aux besoins d'adaptation de l'infrastructure pour accueillir cette nouvelle activité. La transition écologique a besoin d'investissements pour la conversion de l'agriculture, pour les économies d'énergie, pour la formation... Ces travaux mobilisent Des centaines de millions de fonds publics des collectivités locales. Ils seraient mieux employés pour une véritable politique visant un avenir planétaire moins sombre et à créer des emplois novateurs et pérennes.

Réponse du MO : Ce deuxième argument concerne l'appréciation du groupe EELV concernant les projets éoliens en mer et l'extension du port et l'utilisation des fonds publics aux fins de ces projets. De même que précédemment, il ne concerne donc pas directement le projet de CLTM qui tient par ailleurs à préciser qu'il n'a recours à aucun fond public que ce soit pour l'élaboration des dossiers ou son fonctionnement.

Avis du CE : *les observations du public ne sont pas en rapport avec l'enquête en cours.*

E1c : Impact environnemental des poussières sur l'humain et la criée poissons

Sur l'impact sanitaire et environnemental du projet, nous ne pouvons croire que la reprise des matières, que ce soit pour le déchargement des navires, le stockage ou l'expédition se déroulera sans envol de poussières. La criée aux poisons est à environ 250 m, sous le vent d'est du terreplein « H » lequel stockera 6000 t de houille. Cela constitue un problème de santé publique.

C'est pour l'ensemble de ces raisons que nous nous opposons à ce projet d'importation de charbon et produits similaires.

Réponse du MO : Il s'agit de la seule question de ce premier avis portant directement sur le projet de CLTM. A ce titre une attention particulière s'y est portée.

Sur la question de l'envol de poussières

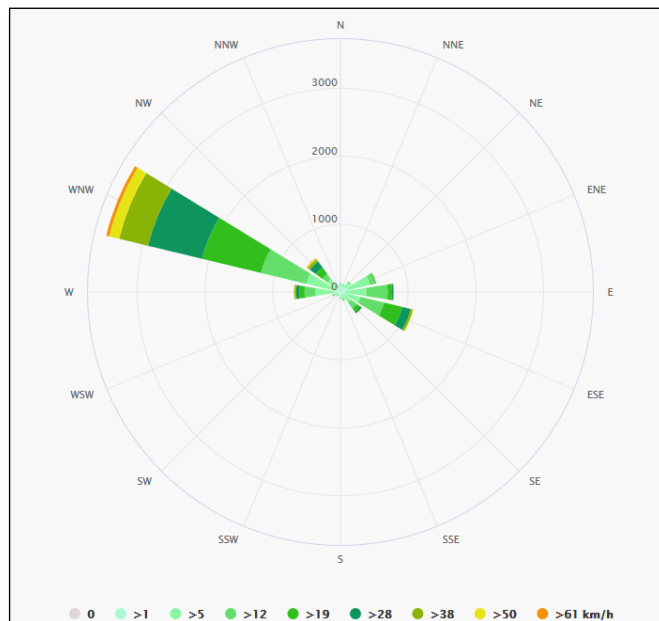
Préalablement et tel qu'indiqué au sein de l'étude d'incidence environnementale (p.20), les produits pulvérulents seront stockés sous abri afin de limiter les émissions de poussières. Seuls les produits de type granulats seront stockés en extérieurs réduisant donc de fait les quantités de poussières pouvant être générées.

Les fractions fines liées à la seule attrition des matériaux seront effectivement susceptibles de s'envoler par conditions climatiques défavorables tel que pris en compte p.22 de l'étude d'incidence environnementale. Ce type d'émission est physiquement similaire aux envols pouvant émaner d'autres produits d'origine agricole ou minérale en transit sur les terre-pleins.

La rose des vents (direction, nombre d'heures, vitesses) indique que le vent dominant, de même que sur toute cette portion de la Côte Méditerranéenne est la Tramontane (vent de terre), trois fois plus fréquent et souvent plus forts que les vents marins. Sous le vent dominant, aucun emport de poussières n'est possible vers la Criée ; seul le vent d'Est, par ailleurs plus humide et donc moins propice à l'emport de poussières à distance peut amener des poussières.

Φ Figure : Rose des Vents à Port-la-Nouvelle (Source : Archives MeteoBlue)

La criée aux poissons située à l'Est est par ailleurs sous bâtiment ; elle n'est donc pas plus exposée aux poussières émanant de stocks de charbon qu'aux poussières émanant de stocks de produits minéraux ou agricoles.



Sur la question de la Santé publique

Il n'est pas non plus attendu d'impact sur la santé humaine. Sur ce sujet l'Agence Régionale de Santé a fait partie des services consultés dans le cadre de la phase d'examen de la complétude du dossier de demande d'autorisation. Aucun retour particulier de l'ARS n'a été porté à la connaissance de CLTM à l'issue de cette phase d'examen ou a posteriori.

L'assertion « *cela constitue un problème de santé publique* » avancée par le rédacteur de l'avis n'est pas étayée. **Les produits en transit objet du dossier (charbons, houilles, lignite, coke, asphalte et matières bitumineuses solides), tel qu'énoncé au sein de l'étude d'incidence environnementale (p.20) ou l'étude des dangers (p.18), ne présentent aucun classement de danger physique, pour la santé ou pour l'environnement selon le règlement CLP₁.**

Afin de renforcer la démonstration, il a été décidé de se baser sur les tableaux de maladies professionnelles disponibles auprès de l'INRS. Ces tableaux portent sur des niveaux d'exposition intenses et directe aux matières, dans le cadre d'activités professionnelles, donc bien au-delà de l'exposition à laquelle seraient soumises des personnes situées à au moins 250 m et non quotidiennement. Le tableau des maladies professionnelles liées au charbon ou produits issus du charbon₂ comporte 4 catégories :

- Tableau n°93 du régime général : Particules en circulation dans les puits de mine de charbon ;
- Tableau n°91 du régime général : Broncho-pneumopathie chronique obstructive du mineur de charbon ;
- Affections cutanées ou affections des muqueuses provoquées par les goudrons de houille, les huiles de houille, les brais de houille et les suies de combustion du charbon ;
- Affections cancéreuses provoquées par les goudrons de houille, les huiles de houille, les brais de houille et les suies de combustion du charbon.

La première maladie professionnelle concerne des lésions chroniques au niveau de l'œil par exposition

à des particules en circulation dans les puits de mine de charbon et agression physique des particules directement sur l'œil. Les documents de l'INRS précisent que seuls les travaux effectués dans les puits de retour d'air des mines de charbon étaient concernés car cumulant vitesse de transit des particules et concentrations élevées de particules. Ce cas n'est pas transposable à l'activité de CLTM et encore moins à des activités situées à 250 m.

La deuxième maladie professionnelle correspond à une affection susceptible d'être provoquée par des travaux au fond de mines de charbon par inhalation de poussières de charbon en trop grande quantité. Des niveaux d'exposition équivalents ne sont pas atteignables par l'activité de CLTM.

⊗ *Revois vers le mémoire en réponse : Annexe : Extraits du tableau des maladies professionnelles (INRS)*

Les deux dernières catégories peuvent être écartées : les goudrons, brais et autres matières pouvant présenter des risques spécifiques pour la santé humaine ont été écartés des matières pouvant transiter sur les terre-pleins et sous les hangars (cf. p.6 et p.7 du Document Administratif et Technique). C'est cependant l'occasion de rappeler que si certaines matières sont assimilées dans le langage courant, elles présentent des différences importantes, notamment sur l'aspect sanitaire et qui ont guidé les choix de CLTM pour ses activités de transit :

Les goudrons, brais sont issues de procédés de pyrolyse de la houille. Cette pyrolyse donne deux produits :

- le coke, produit riche en carbone et solide ;*
- des fractions volatiles condensées en goudrons de houille et pouvant être distillées pour donner les brais de houilles et huiles de houilles.*

Les suies de combustion du charbon sont des particules fines essentiellement composées de carbone, résultant d'une combustion incomplète et déposées dans les conduits. Il n'est pas prévu de transit de matières de ce type.

Ces trois produits (goudrons, brais, suies) présentent pour particularité de comporter des proportions importantes d'hydrocarbures aromatiques polycycliques développés par leur méthode de production et leur conférant leur caractère cancérigène et donc dangereux pour la santé humaine.

Les goudrons, brais et suies qui pourraient présenter des problématiques pour la santé humaine en cas de dispersion de poussières ne font pas partie des matières qui seront en transit sur le site. Le charbon, la houille, la lignite, le coke, l'asphalte et les matières bitumineuses solides qui sont les matières en transit objet du dossier ne représentent donc pas un « risque de santé publique » dans les conditions de stockage prévues.

renvois : 1 Règlement CE n°1272/2008 du Parlement européen relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances chimiques et des mélanges.

2 Il n'est bien entendu pas question de la maladie du charbon ou maladie charbonneuse qui n'a rien à voir avec le minerai et est une zoonose causée par le contact avec des animaux

Avis du CE : *les observations du public sont légitimes. Il est essentiel de connaître les impacts de ce nouveau trafic sur l'environnement écologique, économique et humain à Port la Nouvelle.*

Les réponses du maître d'ouvrage sont claires, détaillées, et montrent l'innocuité des trafics prévus dans la présente enquête concernant l'envol des poussières.

Je suis d'accord avec les réponses du maître d'ouvrage.

Email E2 : le groupe politique local « Europe écologie les verts » complète son avis avec 3 autres arguments E2a, E2b, E2c :

E2a : cumul des risques industriels et d'incendie

Après lecture du sous dossier étude de danger, nous sommes étonnés de ne trouver que peu de références à l'effet domino. En effet, si la quantité maximale stockable sur le site (terre-pleins et hangars) est de 22 000 t et si le dossier insiste sur cette quantité qualifiée de « limite haute théorique non susceptible d'être atteinte ». Sous-entendu, cela minore le risque.

Dans les faits, cela n'est pas si certain. En effet, les espaces de stockage utilisés pour ce transit sont partagés avec d'autres matières en transit et en particulier :

- Bois ou matériaux analogues y compris les produits finis conditionnés et les produits ou déchets répondant à la définition de la biomasse (...) Le volume susceptible d'être stocké supérieur à 50 000 m³.
- Broyats de pneus (lots de 2 500 à 4 000 t) et déchets solides broyés (DSB) : plastiques avec des lots de 2 500 t. La plateforme de transit choisie est la « E », sur les plans fournis par le pétitionnaire.

Réponse du MO :

Il est préalablement important de rappeler que l'étude des dangers est un document technique qui répond à un cadre réglementaire et à une méthodologie rigoureuse et qui se veut conservatrice pour l'environnement dans les arbitrages réalisés.

« Peu de références à l'effet domino »

Le terme d'effet « domino » intervient à 24 reprises dans l'étude de dangers. Il ne peut donc être qualifié de « peu référencé » contrairement à ce qui est annoncé dans l'avis de M. CORMARY.

Le chapitre 3.1.2.3 « Prise en compte des enjeux pour une réduction du risque » est d'ailleurs dédié à cette problématique ; c'est dans ce chapitre, grâce aux modélisations des flux thermiques, que sont définies des distances de retrait et dispositifs coupe-feu afin d'éviter une transmission d'un départ de feu aux autres stockages voisins ou à des enjeux locaux particuliers comme la station d'avitaillement, la zone déchets, le séparateur d'hydrocarbures « Quai Est II ». Les deux cartographies situées après la page 45 de ce chapitre de l'étude des dangers illustrent bien le retrait qui a été effectué.

Les dispositions permettant de prévenir les effets domino seront reprises au sein de l'arrêté préfectoral qui sera pris. Ce type de dispositions est par ailleurs d'ores et déjà en vigueur pour d'autres stockages.

« Sous-entendu, cela minore le risque »

Le risque n'a en aucun cas été minoré ; tel qu'indiqué précédemment, des arbitrages conservatifs pour l'environnement sont pris en compte pour le dossier. Il en va ainsi de même pour l'évaluation des flux thermiques :

- les cartographies d'enveloppes de flux thermiques sont établies en tenant compte d'un parc de stockage plein : les plateformes E, G et H pourraient alors contenir 24 000 t de houille tel que figurant sur le plan d'ensemble, soit plus que l'autorisation demandée ; le calcul est donc déjà effectué sur un cas majorant ;
- tel qu'indiqué p.44 de l'étude des dangers, différentes tailles de stock ont été étudiées avec des effets thermiques générés différents par conséquent ; ce sont les distances d'effets thermiques les plus importantes qui ont été retenues pour la suite de l'étude ; il s'agit donc d'une approche majorante ;
- les distances de flux thermiques calculées via le logiciel FLUMilog sont celles émises depuis un stock en feu ; pour dessiner sur plan une enveloppe majorante des effets thermiques, ces distances d'effet thermiques calculées ne sont pas redessinées depuis une position réelle de stock mais depuis les bords des terre-pleins donc comme si les stocks étaient systématiquement positionnés en bordure des terre-pleins E, G ou H, ce qui n'est pas le cas tel que figurant dans l'exemple de positionnement des stocks figurant sur le plan d'ensemble ; sur ce plan il est ainsi visible que ceci peut majorer les effets thermiques de près de 10 m pour certains stocks, mais qu'en aucun cas le risque est minoré.

Contrairement à ce qui est annoncé dans l'avis de M. CORMARY, l'étude des dangers majore le risque en prenant en compte des tonnages supérieurs à celui autorisé et des distances d'effets thermiques supérieures à celles qui pourraient être réellement émises.

« Dans les faits cela n'est pas si certain »

Il semble y avoir une confusion dans la lecture de l'étude des dangers ; le dossier porte sur le transit de 22 000 t de houille ou équivalent sur le port de Port-la-Nouvelle. Tel qu'indiqué, dans les avant-propos, au sein du résumé non technique et du dossier administratif et technique, CLTM comme d'autres opérateurs logisticiens sont autorisés également à utiliser les terre-pleins et hangars. Tel que visible sur le plan d'ensemble, si les terre-pleins E, F et G sont pleinement utilisés pour le transit de houille, ils ne peuvent l'être, faute de place, pour du transit de bois ou d'autres matières.

Avis du CE : *j'estime que les observations du public ne sont pas fondées, car, comme le démontre la réponse du maître d'ouvrage, tous les aspects sont correctement traités dans le dossier et en particulier l'effet domino entre les divers risques d'incendie et d'explosions concernant l'ensemble des installations sur le site industriel. Les études Flumilog sur les flux thermiques entre les divers dépôts sont édifiantes et rassurantes ; ces études sont incluses dans le fascicule « annexes techniques ».*

E2b : avis qualifiés manquants

Pour une bonne appréhension du dossier dans ce domaine, il aurait dû être complété par l'avis du Service Départemental d'Incendie et de Secours. Ce d'autant plus qu'un éventuel incendie atteignant un stock de pneus broyés et /ou de déchets de matières plastiques est particulièrement nocif avec de forts dégagements de particules fines, de composés organiques volatils... L'occurrence d'un tel évènement est analysée dans le dossier de déclaration d'ICPE accessible sous :

http://www.aude.gouv.fr/IMG/pdf/cltm_pln_-_04_-_ed.pdf.

Le risque est qualifié de modéré à fort. Pour l'ensemble de ces raisons et celles exposées dans notre premier avis, le groupe local Europ Ecologie les Verts du Narbonnais regrette que des industriels puissent encore considérer le charbon comme un combustible « acceptable ».

Réponse du MO :

Le SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours) a fait partie des services consultés dans le cadre de la phase d'examen de la complétude du dossier de demande d'autorisation qui s'est déroulée entre le 21/08/2019 et le 05/10/2019. Aucun retour du SDIS n'a été porté à la connaissance de CLTM à l'issue de cette phase d'examen ou a posteriori.

Il est par contre fait mention du stockage de broyat de pneumatiques et des déchets solides broyés ; il est intéressant d'indiquer que lors de la phase d'instruction du dossier de demande d'autorisation relatif au transit de ce type de marchandises qui s'était déroulée entre le 04/01/2018 et le 19/02/2018, le SDIS avait été également sollicité et avait émis un avis favorable sur le dossier avec néanmoins 4 observations qui ont été prises en compte :

- Présence d'émulseurs compatibles avec ceux employés par le SDIS,
- Mesures prévues pour procéder à la récupération des eaux d'extinction en cas de sinistre ;
- Stockage de lots de broyats de pneumatiques éloignés d'au moins 10 m du stockage de DSB pour éviter une propagation éventuelle due au rayonnement thermique ;
- Site en permanence accessible par 2 entrées opposées au moins pour permettre l'intervention des services de secours en cas de sinistre.

Ces observations avaient été prises en compte pour amender le dossier de demande d'autorisation relatif au transit de broyat de pneumatiques et de DSB mais ont également été d'office intégrées pour le présent dossier de demande d'autorisation.

Le dossier dont il est fait mention est un dossier non pas de déclaration mais de demande d'autorisation préfectorale comportant une étude des dangers datant de Mai 2018 qui analyse plus spécifiquement le risque lié aux émissions atmosphériques d'un incendie de pneumatiques dans le chapitre 3.1.2 du dossier dont le lien est indiqué dans l'avis. Le dernier paragraphe de ce chapitre permet de conclure que « *Les résultats de la dispersion atmosphérique des composés permettent d'établir que les concentrations au sol restent très inférieures aux seuils de toxicité aiguë définis que ce*

soit par l'INERIS ou par l'US-EPA, y compris en considérant des durées d'incendie beaucoup plus élevées que celles obtenues par calcul. »

Il semble que la lecture de cette étude des dangers de Mai 2018 ait été un peu rapide : l'assertion « le risque est qualifié de modéré à fort » est extrait du tableau p.27 et ne concerne pas les émissions en cas d'incendie mais concerne le facteur de risque lié au voisinage industriel induit par la proximité du site DYNEFF 2 (cf. p.13 de la même étude des dangers de Mai 2018) et de l'exposition des terre-pleins en cas d'accident industriel sur le site DYNEFF 2.

Avis du CE : *le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) fait effectivement partie des services experts prévus dans la procédure d'instruction que l'inspecteur des installations classées pour l'environnement (ICPE) de la DREAL doit consulter avant de déclarer la complétude du dossier destiné à l'enquête publique et à l'information du public.*

Consulté, le service instructeur ICPE de la DREAL m'a confirmé que le SDIS n'avait formulé aucune remarque, et avait donc donné un accord favorable tacite au projet.

En fait, le service sécurité portuaire de la CCI collabore au quotidien avec le SDIS.

Le Préfet de Région, en tant qu'autorité compétente en matière d'environnement, a déclaré le 8/04/2019 que ce projet ne nécessitait pas d'étude d'impact : il n'y a donc pas d'avis de l'AE dans ce dossier.

Toutes les contraintes exprimées par les services et administrations concernées par un projet sont exposées au maître d'ouvrage, et c'est en fonction des engagements de correction du projet par le maître d'ouvrage, que le dossier est ensuite déclaré complet par le service instructeur (DREAL ICPE).

Seul le service d'inspection des ICPE de la DREAL a demandé plusieurs compléments pour le dossier. La DRAC n'a demandé aucune archéologie préventive, car il n'y a aucune modification des plateformes industrielles déjà utilisées.

Je rajoute que les autres services experts consultés n'ont formulé aucune remarque et donc délivrent un avis favorable tacite :

- *L'INAO pour les impacts sur les vignes aux alentours,*
- *La DREAL Direction Ecologie / Milieux Marins et Côtiers pour les impacts sur les eaux côtières,*
- *L'Agence Régionale de Santé (ARS) pour ses aspects sanitaires.*

J'estime donc la réponse du maître d'ouvrage est acceptable, et je l'approuve.

E2c : le projet favorise un autre projet controversé :

Nous regrettons que les clients potentiels ne soient pas nommés. En effet, parmi ceux-ci se trouve l'usine Orano de Malvezy (commune de Narbonne) pour le fonctionnement de son four TDN/THOR en projet. D'après les données de l'exploitant, la consommation annuelle serait de 5 700 t/an. Ce projet d'incinération de boues nitratées et radioactives est fortement contesté. Il fait l'objet de plusieurs recours administratifs susceptibles de prospérer.

Enfin, le dossier ne nous paraît pas assez complet sur son étude de risque pour lui donner un avis favorable, même avec réserves

Réponse du MO :

CLTM n'avait pas jusqu'à la lecture de l'avis de M. CORMARY connaissance du projet de l'usine Orano de Malvezy et des éventuels besoins liés à cette activité. La demande d'autorisation déposée par CLTM n'est donc pas liée à ce projet, d'autant plus que le trafic de 5 700 t/an indiqué par M. CORMARY ne saurait justifier à lui seul les 55 000 à 90 000 t/an prévus par CLTM.

Pour autant, les accords de confidentialité avec les partenaires industriels de CLTM ne permettent pas de diffuser leurs noms. Par ailleurs, un même type de produit peut également être géré par plusieurs et clients et/ou fournisseurs sans que l'exploitant n'en ait aujourd'hui connaissance.

Avis du CE : *il me semble que les affirmations du public ne sont pas fondées.*

Bilan des observations du public : avis défavorable

3-4 OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR:

Étant donnée la faible participation du public, le commissaire-enquêteur le supplée en posant les 8 questions suivantes :

CE Q1 : document DAT page 21, concernant les travaux des dispositifs de désenfumages des hangars A et B, les travaux de mise en conformité sont-ils terminés ?

Réponse du MO :

Les hangars sont propriété de la région Occitanie et gérés par la CCI de l'Aude. CLTM n'a donc pas de maîtrise directe sur la mise en conformité du désenfumage des hangars. Pour l'année 2020, des budgets ont été alloués pour la mise en conformité du désenfumage et de la centrale de détection incendie du hangar A uniquement avec une fin de travaux prévue pour le 3^{ème} trimestre.

Les travaux pour le hangar B ne pourront être réalisés avant 2021.

CLTM n'effectuera un stockage de coke qu'au sein de cellules conformes en termes de désenfumage et attendra à cet effet que les travaux soient finalisés. Cette attente n'affecte pas pour autant ses possibilités de réception de houille ou assimilés sur les terre-pleins extérieurs.

Avis du CE : *je prends acte de l'engagement du maître d'ouvrage de n'utiliser exclusivement que des lieux de stockage conformes aux normes de sécurité.*

CE Q2 : document Annexe 4, « Fiches de données de sécurité pour la houille et le coke calciné », pourquoi n'avoir pas fourni une version en français ?

Réponse du MO :

Ces fiches de données de sécurité ont été communiquées à CLTM en anglais, langue du commerce international auquel participe CLTM.

Leur utilisation n'a pas présenté de problématique particulière pour le bureau d'études ; il est en effet courant que des documents techniques, des études soient en anglais.

Les éléments pertinents de cette fiche sont repris en français dans l'étude des dangers.

Avis du CE : *je regrette que cette annexe ne soit pas rédigée en français. Même si l'anglais est une langue assez courante, cette forme de document ne favorise pas la compréhension du dossier.*

J'estime cependant que les personnes capables de s'intéresser aux données de cette annexe et de les apprécier devraient être capables de connaître l'anglais. De plus, j'ai consulté l'instructeur de la DREAL : il me confirme qu'il n'a pas été gêné par cette langue.

Dans la mesure où les conséquences ont clairement été expliquées dans le reste des documents en français, j'estime que cette forme de document en anglais n'a pas été bloquante.

CE Q3 : document Annexe 6 : l'analyse de « foudre consult » est basée sur des produits de granulats de pneus. L'analyse reste-t-elle valable pour le coke ?

Réponse du MO :

Oui, une étude avait été menée récemment pour le stockage sur terre-pleins pour une autre matière combustible, le broyat de pneumatiques. Les conclusions relatives au broyat de pneumatique sont applicables à la houille dans la mesure où il s'agit exactement des mêmes caractéristiques de stockage (étendues, hauteur).

Il peut même être avancé que le broyat de pneumatique pourrait présenter une plus grande propension à un impact de foudre que la houille compte tenu dans le cas des pneumatiques, de la présence d'armatures métalliques.

Non seulement l'analyse est valable mais elle est même plus conservatrice.

Avis du CE : *il apparaît que cette approximation dans le document d'étude ne soit pas défavorable à la sécurité du nouveau trafic basé sur la houille au lieu des broyats de pneus. En effet, la houille ne contient pas de particules métalliques contrairement aux pneus broyés (armature de fils de fer des pneus).*

La réponse du maître d'ouvrage me convient, et je la trouve rassurante.

CE Q4 : Concernant la foudre : les grues et les tapis roulants sont-ils pris en compte, ou seulement les endroits de stockage ?

Réponse du MO :

Oui, l'analyse de risque foudre de 2019 (FCPM 2190704 de Juillet 2019) prend bien en compte le recours aux grues et bandes transporteuses (cf. p.17 de l'ARF). Les recommandations préventives de l'analyse du risque foudre ont par ailleurs été reprises dans l'étude des dangers et amendées et seront suivies par le personnel CLTM en période d'activité orageuse :

- éviter pour le personnel les zones extérieures ;
- éviter l'accès aux points hauts ou à proximité directe de ces points hauts et tout particulièrement les grues portuaires ;
- éviter les opérations de chargement/déchargement de produits pulvérulents combustibles.

Avis du CE : *je pense effectivement que toutes les mesures de sécurité sont correctement calibrées en prenant en compte l'ensemble des structures métalliques du port.*

Je trouve la réponse du maître d'ouvrage acceptable.

CE Q5 : Concernant les hangars A et B, les protections intérieures sont-elles en place ?

Réponse du MO :

Les hangars sont propriété de la région Occitanie et gérés par la CCI de l'Aude. CLTM n'a donc pas non plus de maîtrise directe sur la mise en place de protections contre la foudre.

La CCI de l'Aude a diligenté une étude foudre en Septembre 2019 (après le premier dépôt du dossier de demande d'autorisation en Juillet 2019) et se base sur les conclusions de cette étude.

L'APAVE, dans cette étude, considère qu'aucune protection intérieure n'est requise. Aucune protection intérieure ne sera donc mise en place par la CCI de l'Aude.

⊗ Annexe : Etude Foudre APAVE de Septembre 2019

Avis du CE : *je prends acte des réponses du maître d'ouvrage basées sur les services responsables de ces mesures de protections. La réponse du maître d'ouvrage est acceptable.*

CE Q6 : Concernant la sécurité physique du site industriel, est-elle de niveau suffisamment efficace pour contrer toute malveillance ? Des alertes de sécurité concernant des intrusions sur le site portuaire ont-elles été constatées depuis ces cinq dernières années ?

Réponse du MO :

Les personnes étrangères aux établissements de la zone portuaire n'ont pas accès libre aux installations. L'ensemble de la zone portuaire, incluant les terre-pleins et hangars fait l'objet d'une maîtrise des accès par :

- une clôture ;
- un contrôle d'accès (badge et gardiens) ;

- un gardiennage 24h/24 par une société de surveillance ;
- un réseau de caméras relié à un système de vidéosurveillance (permettant notamment de détecter précocement tout départ de feu) ;
- des rondes plusieurs fois par jour.

Le port de Port-la-Nouvelle comme de nombreux ports, doit répondre au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) instauré suite notamment aux attentats du 11 Septembre 2001 sur le sol américain. Il s'agit d'un outil international de prévention des actes illicites contre les navires commerciaux, les personnes et marchandises transportées et enfin les installations portuaires. Son mode opératoire consiste à détecter, prévenir et dissuader les actes criminels susceptibles de compromettre la sûreté du transport maritime.

Le niveau de sécurité physique qui s'applique aux activités menées par CLTM est dimensionné pour prévenir et identifier des risques plus importants de type terroriste portant sur les installations portuaires et transports maritimes stratégiques de gaz, hydrocarbures notamment.

La CCI a été interrogée concernant les alertes de sécurité : « *Ces cinq dernières années, une seule intrusion a été constatée sur le port de commerce. Celle-ci a été immédiatement prise en charge par le poste de garde (vidéo-protection → ronde → alerte (astreinte CCI + Capitainerie) et rapport). La Capitainerie, la CCI sont intervenus renforcés de la gendarmerie maritime. Il s'agissait d'un vagabond qui cherchait à quitter la France.* »

Une seule intrusion sans a priori de volonté de malveillance a donc été recensé sur les 5 dernières années et a été gérée immédiatement.

Avis du CE : je prends acte de la réponse rassurante du maître d'ouvrage.

CE Q7 : Concernant la réactivité à un début de feu, des exercices d'entraînement sont-ils réalisés préventivement ? À quelle fréquence ? Les constatations éventuelles de défauts ont-elles entraîné des modifications des procédures depuis ces cinq dernières années ?

Réponse du MO :

Il est tout d'abord important de rappeler que la CCI de l'Aude, en tant que gestionnaire délégataire du port de Port-la-Nouvelle entretient et effectue des essais réguliers de ses dispositifs de lutte contre les incendies ou les pollutions dans le cadre d'exercices avec le concours notamment du SDIS de l'Aude. Un protocole d'entraide mutuelle qui regroupe les opérateurs portuaires permet l'interconnexion des moyens et des procédures de lutte contre les incendies.

Afin d'accroître l'efficacité de ces dispositifs existants, tel qu'indiqué au chapitre 3.1.7.2.4 de l'étude des dangers, CLTM prévoit de formaliser l'organisation en cas d'incendie au sein d'un plan d'intervention. Ce plan d'intervention portera :

- au préalable sur les éléments importants sur la sécurité : dispositions de réduction des

- risques à la source : tailles maximales de stock, hauteurs, distances entre stocks, dispositifs de retrait par rapport aux enjeux, etc. ;
- sur l'organisation de l'alerte (en la présence ou en l'absence de personnel sur site) et la réponse apportée dans les deux cas de figure ;
 - sur les différentes modalités d'intervention pour circonscrire l'incendie et l'éteindre : réseau d'incendie portuaire, étalement au moyen des chargeurs CLTM ;
 - sur les moyens de prévention des pollutions : fermeture des vannes correspondant au bassin versant sur lequel s'étend le foyer, mise en œuvre de la pompe mobile CLTM ;
 - sur les interactions avec les autres intervenants portuaires.

Le plan est en cours de formalisation. Des exercices en relation avec la CCI seront réalisés pour entraîner le personnel et s'assurer de l'efficacité des modalités d'intervention. Une fréquence annuelle sera mise en place. Aucun retour d'expérience ne peut être avancé à ce jour.

⊗ *Annexe : Plan d'Intervention CLTM en cours de formalisation*

Avis du CE : *les réponses du maître d'ouvrage sont acceptables ; elles corroborent complètement les informations que j'ai recueillies par ailleurs auprès de la CCI.*

CE Q8 : afin d'estimer les capacités financières de CLTM, pouvez-vous fournir les capitaux propres, les chiffres d'affaires et les résultats nets pour 2016 (manquants dans le dossier), 2018 et 2019 ?

Réponse du MO :

Le bilan sur l'année 2019 est en cours de finalisation, c'est donc une estimation proche du bilan final qui est fournie dans le tableau suivante. Il peut également être noté que en 2019, CLTM a traité 65% des vracs (hors céréales) opérés sur le Port de Commerce de Port-la-Nouvelle.

Φ Tableau : Paramètres financiers

Capitaux propres	886 k€	928 k€	853 k€
Chiffre d'affaire	1 262 k€	1 602 k€	1 820 k€
Résultat Net	83 k€	102 k€	153 k€

Avis du CE : *ces informations complètent le tableau déjà présenté dans le dossier d'enquête. J'ai analysé (chapitre 2-13) les capacités financières de CLTM au cours des 7 dernières années. Ces informations prouvent la bonne santé financière de CLTM.*

TITRE II: CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

TITRE II : CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Le contexte :

Le Comptoir Languedocien de Transit et de Manutention (CLTM) est implanté à Port-la-Nouvelle en tant qu'opérateur exploitant, louant et utilisant les installations portuaires détenues par la Région Occitanie et gérées par la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aude.

CLTM effectue des opérations de consignation, de transit et de manutention de marchandises.

Il peut disposer à cet effet d'entrepôts et de terres pleins en zone portuaire.

Les marchandises en transit sont de natures diverses : bois, billets d'aluminium, bobines de papier et d'acier, farine, nitrate d'ammonium, tourteaux de tournesol, pneumatiques, déchets solides broyés, etc.

CLTM envisage de réaliser le transit de **nouveaux flux de matériaux, de la houille** principalement, du **coke calciné** et potentiellement des matériaux analogues. Le marché correspond à la réception sur l'année d'environ 10 à 24 bateaux représentant 55 000 à 90 000 t/an de houille, coke calciné ou matériaux analogues.

Les opérations de transit se dérouleront exclusivement au sein de la zone industrialo-portuaire de Port-la-Nouvelle, sur les plateformes extérieures existantes pour ce type d'opération pour les produits de type granulat, ainsi qu'au sein des hangars pour les produits fins.

Le mode de gestion de ces nouveaux flux de matière sera identique à celui existant pour les nombreuses autres marchandises.

Ce nouveau transit ne requiert aucune nouvelle structure : seuls les terre-pleins E, G et H ainsi que les hangars A et B sont susceptibles d'accueillir ces nouvelles marchandises.

Ces marchandises objet de ce nouveau marché sont classées sous la rubrique n°4801 des ICPE.

Compte tenu des tonnages en transit, susceptibles d'atteindre 22 000 t à un instant donné, cette activité est au régime d'autorisation au titre des ICPE (Art. L.512-1 du Code de l'Environnement).

En application de l'article L.181-1 du même Code, cette activité nécessite au préalable l'obtention d'une Autorisation Environnementale.

L'enjeu est donc la préservation de la population et de l'environnement face aux risques potentiels de ce nouveau trafic.

L'enquête :

IMPORTANT : Le confinement général décidé au plan national le 16 mars 2020 a provoqué la fermeture de la mairie, siège de l'enquête publique : cette fermeture a entraîné l'annulation des deux dernières permanences, prévues le 18 mars et le 27 mars 2020, (sur les trois initialement programmées). Les deux dernières permanences ont donc été supprimées pour une raison de force majeure.

Cette situation a pu impacter le respect des procédures, l'information du public et le niveau de sa participation

Respect des procédures :

Sur le terrain, cette fermeture de la mairie n'a pas permis au public la lecture du dossier papier, ni permis de déposer ses observations sur le registre papier. Ceci a peut-être gêné le public.

Cependant, le 13 mars 2020 au moment de l'ouverture de l'enquête, le public avait bien été informé depuis le 22 février (soit depuis 20 jours), et avait disposé du dossier sur le web de la préfecture depuis le 6 avril (soit 8 jours avant), mais personne ne s'est présenté à la première permanence.

Je considère que la procédure sur la publicité a été respectée : documentation sur le web, avis web et dans la presse (délais et contenu).

L'autorité Organisatrice et la mairie siège de l'enquête ont correctement préparé l'enquête publique.

J'ai constaté que l'enquête publique sur ce nouveau transit de houille de produits assimilés s'est déroulée dans le respect de la réglementation concernant l'organisation, les documents fournis, les délais et les publicités obligatoires, que l'enquête n'a subi aucun incident.

J'estime donc que les procédures règlementaires ont été respectées.

Information du public :

J'estime que le dossier proposé par CLTM était particulièrement clair et pédagogique.

Je considère que l'analyse des risques était sincère, que tous les aspects concernant la sécurité du lieu, les défenses contre l'incendie et les pollutions potentielles étaient clairement analysés, sans oubli.

La fermeture de la mairie n'a pas permis au public la lecture du dossier en version papier, ni la possibilité de déposer ses observations sur le registre papier, ceci a peut-être gêné le public.

Cependant, la mairie a informé le public, par un avis placardé sur la porte de la mairie, que l'enquête publique se poursuivait par les moyens électroniques initialement prévus dans l'arrêté préfectoral, c'est-à-dire que le dossier était consultable sur le site Web de la Préfecture et que le dépôt des observations était possible par e-mail.

Je rappelle que le dossier a été mis à disposition avec une semaine d'avance, c'est-à-dire à partir du 6 mars 2020.

Compte tenu des conditions particulières du confinement, et de la fermeture de la mairie, le seul média disponible pour l'information a été Internet. Étant donné que le dossier a été présenté sur le site Web de la Préfecture avec une semaine d'avance, j'estime que le public a pu être correctement informé. J'estime donc que l'information du public a été sincère, complète et suffisante.

Participation du public :

Le confinement général n'a pas permis au public de se déplacer, la liste des causes de déplacements dérogations étant très limitée.

La fermeture de la mairie n'a pas permis au public la lecture du dossier papier, ni la possibilité de déposer ses observations sur le registre papier, ceci a peut-être gêné le public.

Le public a donc participé par voie dématérialisée : pendant la durée de l'enquête elle s'est limitée à un seul intervenant, un groupe politique écologique, qui a émis six arguments dans deux e-mails. Ce groupe a émis un avis défavorable au projet.

L'analyse du dossier par EELV a été approfondie et les remarques ciblées sur des points importants.

J'ai aussi noté l'arrivée d'une participation issue de la CCI, favorable au projet, mais non recevable, car envoyée hors délai.

Au final, la présente enquête a reçu autant, voire plus de participations qu'une enquête similaire ayant eu lieu en 2018 sur le trafic de broyats de pneus.

Afin de suppléer cette faible participation du public, j'ai personnellement émis 8 questions destinées à éclaircir certains points du dossier ; ces questions étaient motivées par la défense de l'intérêt général de la population et de l'environnement.

Je considère que le faible nombre d'observations exprimées est compensé par la qualité de l'analyse du projet par EELV et par mes propres demandes d'éclaircissements.

Intérêt général du projet :

Impacts humains :

La commune de Port la Nouvelle est l'un des rares sites industriels de l'Aude. Le port et ses transits commerciaux, l'installation de la cimenterie Lafarge, des dépôts pétroliers, de céréales, d'alcools... ont permis le développement de la commune, qui dépend de ces activités pour le niveau de population et la dynamique commerciale.

Ainsi, les Nouvellois sont familiers de ce site industriel et en connaissent les risques, puisqu'une majorité des employés sont nouvellois.

Le projet de ce nouveau trafic de houille n'est pas ressenti comme potentiellement dangereux, au regard des 3 autres sites classés Seveso. Il y a parfois des réactions dans la population et dans la presse concernant divers projets : le service urbanisme de la mairie m'a confirmé qu'aucune remarque n'avait été formulée contre ce projet, à leurs connaissances.

Les risques de pollution et de diffusion des poussières sont très limités. L'impact visuel est, lui, nul.

Les risques d'incendie criminel me semblent assez maîtrisés grâce à la surveillance permanente du site industriel.

Les risques d'incendie accidentel lié aux outillages n'est pas supérieur aux autres trafics et matériaux utilisés habituellement sur le port.

Les risques d'incendie accidentel lié à la foudre sont très faibles d'après l'étude incluse au dossier.

Les risques d'incendie par effet domino ont été analysés en fonction de la présence des autres sites Seveso ; l'entraide entre les divers sites industriels concernant la lutte contre l'incendie, complétée par les services de défense contre l'incendie portuaires gérés par la Cci et civils du SDIS ne semblent suffisamment étudiés et scénarisés pour faire face à un éventuel risque majeur lié à cet effet domino.

Les Services Sécurité du port gérés par la CCI assurent la sûreté générale anti-intrusion et la sécurité technologique et incendie du site industriel : ses procédures auditées régulièrement sont rassurantes. Je pense que ce projet va bénéficier d'une bonne acceptabilité par les habitants.

J'estime que ce projet de nouveau trafic de houille n'aura aucun impact sur la population, ni sur le plan de la pollution, ni sur le plan des risques, ni sur le plan de l'inquiétude.

Retombées économiques :

Les retombées économiques représentent **l'impact essentiel** de ce projet. En effet, l'activité de transit dans le port est d'un niveau aléatoire, quoiqu'assez permanent.

Les dynamismes de CLTM et de la CCI œuvrent pour maintenir, voire développer ces activités de stockage et de transit.

Considérant que la réactivité à satisfaire les demandes des divers clients est une condition indispensable dans ce milieu à forte concurrence territoriale voire internationale, dès le moment où un client nouveau se présente, j'estime qu'il faut étudier et s'adapter à cette nouvelle demande.

L'objet de la présente enquête publique est justement d'autoriser un nouveau transit pour un nouveau client : j'estime que la vie de la société ne peut qu'en être bénéficiaire.

L'impact de ce nouveau trafic peut se révéler vital si les autres transits venaient à se tarir.

Le maintien de la société CLTM concerne directement l'emploi de 10 personnes et de leurs foyers.

J'estime donc que ce nouveau projet est bénéfique pour CLTM, la dynamique du port et de la ville.

Impacts écologiques :

Les impacts écologiques sont particulièrement étudiés dans le dossier.

- Le trafic de poids-lourds est faible et sur des périodes courtes ; le trafic ferroviaire pourra atteindre 1 train tous les 2 j durant les opérations ; le trafic maritime est faible (10 à 24 bateaux /an). Donc les impacts sur les transports seront faibles, de l'ordre de 1 % du trafic portuaire.
- Les nuisances sonores et atmosphériques sont de niveau négligeable, car incluses aux activités habituelles et en remplacement des autres trafics. En particulier les poussières ne devraient pas se diffuser vers les habitations ni vers la criée aux poissons.

- Les déchets générés sont maîtrisés : les résidus au sol de houille et matériaux analogues sont récupérés en fin d'opération lors des opérations de nettoyage des terre-pleins et des hangars.
- Aspects visuels de l'activité : les stocks extérieurs sont de hauteur similaires aux autres stocks et difficilement dissociables de l'existant. La hauteur est bien inférieure aux autres structures portuaires (grues, silos, citernes...).
- Les rejets sont uniquement des eaux pluviales, de qualité assimilable aux eaux de voiries avec présence de particules (résidus fins) ; il y a un traitement des eaux par les installations de décantation et de séparation adaptées.
- Milieu naturel : la plateforme est en zone industrielle et les premiers sites sont à plus de 500 m
- Environnement immédiat : le chenal et les plages limitrophes pourraient être pollués en cas d'incendie par les eaux de ruissellement dues à la lutte contre l'incendie ; la CCI précise que des barrages flottants sont prévus pour limiter ces impacts.

Au bilan de ces considérations, constatant que les aspects positifs de ce projet sont prédominants pour le maître d'ouvrage et pour la collectivité, que les habitants et l'environnement naturel ne seront pas impactés, en conséquence de ces observations j'émet :

Un AVIS FAVORABLE à la demande d'autorisation environnementale d'exploiter, présentée par la société «Comptoir Languedocien de Transit et de Manutention» (CLTM), un nouveau flux de transit de matériaux à stocker sur terre-pleins (houille) et sous hangars (coke) ainsi que des matériaux analogues au sein de la zone industrialo-portuaire de Port-la-Nouvelle (rubrique 4801 de la nomenclature des installations classées).

Cet avis favorable est assorti d'une recommandation :

La proximité des 2 hangars A et B pourrait être un risque mutuel en cas d'incendie si les 2 hangars sont pleins. Je vous recommande d'utiliser les hangars A et C. D'autant plus que les mises aux normes du hangar B sont retardées jusqu'en 2021.

Fait à Narbonne, le 16 avril 2020



Le Commissaire
Enquêteur Emmanuel Nadal

ANNEXES

ANNEXES

Annexe 1 : Arrêté PREFECTORAL.

Annexe 2 : publicité réglementaire (web de la Préfecture, avis d'enquête publique et rappels) et photos

Annexe 3 : Certificat d'affichage mairie

Annexe 4 : Décret 2020 – 260 du 16 mars 2020 sur le confinement

Annexe 5 : Mémoire en réponse du Maitre d'Ouvrage

Annexe E1 : email groupe politique local EELV

Annexe E2 : email groupe politique local EELV, compléments

Annexe E3 : email CCI reçu hors délai