

# Notice d'incidence : Société ARCHIMED pour ses activités effectuées sur le port de commerce de Port-la-Nouvelle (11)

## Milieu naturel

Le projet est prévu sur une zone déjà imperméabilisée du Port de commerce

L'extension du port de commerce a fait l'objet d'une procédure administrative spécifique, prenant en compte la présence de ces sites Natura 2000.

**Il n'est donc pas attendu d'impact indirect sur les zones naturelles les plus proches du site.**

## Rejet eau

Les eaux de process (eaux de lavage et de décapage haute pression) seront :

- soit traitées sur le site et rejetées dans le réseau EU industrielles du port et la STEP communale (VEOLIA)
- soit traitées sur le site puis rejetées en mer.

Quelque soit l'option retenue, ARCHIMED mettra en place un système de traitement approprié permettant de respecter les seuils de rejet.

- Seuils de l'article 5.10 si rejet en mer
- Seuils de l'article 5.11 si rejet dans le réseau communal

Les eaux de lavage seront récupérées dans des bâches/cuves tampons avant l'unité de traitement. Le débit rejeté sera d'environ 3 à 24 m<sup>3</sup>/j. les flux en polluants seront très nettement inférieurs à 15 kg/j.

Si la solution retenue pour la gestion des eaux de process est un traitement sur site puis en rejet en mer, le débit sera très largement inférieur au seuil de 100 000 m<sup>3</sup>/j (Estimation consommation d'eau 2400 m<sup>3</sup> sur la durée du chantier).

**En cas de rejet en mer après traitement sur site, aucun impact notable n'est à redouter.**

La gestion des eaux pluviales est assurée par le gestionnaire du port, la SEMOP. Le projet n'est donc pas soumis à la rubrique loi sur l'eau n°2.1.5.0 « Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, ... ».

## Rejet air

Les opérations de décapage et d'application de peinture se feront sur les surfaces intérieures et extérieures des flotteurs

- Une enveloppe de type « cocon » sera mise en œuvre lors des opérations sur les faces extérieures (Il s'agit d'une structure métallique, recouverte d'une bâche souple thermoplastique de classement M1 (A2) couplée à l'échafaudage et sous atmosphère contrôlée avec un dispositif de traitement d'air
- Pour les opérations de peinture à l'intérieur du flotteur, la zone est déjà fermée et sera confinée via la pose d'une « toiture ». Un dispositif de traitement d'air sera également mis en œuvre.

Les travaux de nettoyage/décapage via des grenailleuses et les opérations d'application de peinture se font sous une enceinte de protection avec atmosphère contrôlée et dispositif de traitement d'air. Les rejets canalisés de poussières sont issus de l'activité de sablage

- Une enveloppe de type « cocon » sera mise en œuvre lors des opérations sur les faces extérieures (Il s'agit d'une structure métallique, recouverte d'une bâche souple thermoplastique couplée à l'échafaudage et sous atmosphère contrôlée avec un dispositif de traitement d'air
- Pour les opérations de peinture à l'intérieur du flotteur, la zone est déjà fermée par le desk. Un dispositif de traitement d'air sera également mis en œuvre.

Les dispositifs de traitement d'air seront :

- Système de dépoussiérage directement sur l'équipement de grenailage
- Système d'extraction d'air du confinement avec dispositif de dépoussiérage. Le dispositif de traitement de dépoussiérage sera retenu selon le matériel utilisé par l'applicateur et dimensionné selon le débit d'extraction

**En sortie de l'unité de traitement, le flux de poussières rejeté sera inférieur à 1kg/h. Le seuil de rejet de 100 mg/Nm<sup>3</sup> sera respecté.**

Les rejets canalisés de COV sont issus de l'activité de peinture :

- Une enveloppe de type « cocon » sera mise en œuvre lors des opérations sur les faces extérieures (Il s'agit d'une structure métallique, recouverte d'une bâche souple thermoplastique couplée à l'échafaudage et sous atmosphère contrôlée avec un dispositif de traitement d'air
- Pour les opérations de peinture à l'intérieur du flotteur, la zone est déjà fermée. Un dispositif de traitement d'air sera mis en œuvre.

Deux options sont actuellement en cours d'étude

- Cas 1--> Pour les surfaces extérieures et intérieures, utilisation de peinture solvantée. La quantité de peinture utilisée, sous réserve du choix final du prestataire qui réalisera les travaux, sera d'environ, pour 1 flotteur :
  - 7 886 litres pour faces extérieures, soit environ 1 870 kg de COV
  - 19 967 litres pour faces intérieures, soit environ 6 800 kg de COV

**Ainsi, la quantité de solvants utilisée par an, pour l'activité peinture, sera, pour les 3 flotteurs : 3 x 8.67 = 26 T > 15 tonnes. Le seuil de rejet en COV est de 75 mg/Nm<sup>3</sup> pour les opérations faces intérieures et extérieures. Le pourcentage de rejet diffus en COV est de 20 %. Un dispositif de filtration des COV par charbon actif sera installé lors des opérations d'application de peinture sur les faces extérieures et intérieures afin de respecter le seuil de rejet.**

- Cas 2--> Pour les surfaces extérieures utilisation de peinture solvantée. La quantité de peinture utilisée, sous réserve du choix final du prestataire qui réalisera les travaux, sera d'environ, pour 1 flotteur :
  - 7 886 Litres de peintures pour faces extérieures, soit environ 1 870 kg de COV

Pour les surfaces intérieures, utilisation de peinture dites "sans solvant" (environ 8g de COV/l). La quantité de peinture utilisée sera d'environ, pour 1 flotteur :

- 19 967 Litres de peintures pour faces intérieures, soit environ 160 kg de COV

Ainsi, la quantité de solvants utilisée par an (3 flotteurs), pour l'activité peinture, sera d'environ :  $2T \times 3 = 6T > 5$  tonnes mais  $< 15$  tonnes

Le calcul de la quantité de peinture utile a été réalisé avec des hypothèses majorantes conservatrices : taux de perte de peinture de 30 % (faible rendement d'application), prise en compte du volume mort lié à la rugosité de la préparation de surface,...

Avec ces hypothèses majorantes, le seuil des 5 tonnes de solvant utilisé par an est légèrement dépassé. Ainsi, en optimisant le rendement d'application et en minimisant les pertes de peinture, Archimed pourrait être sous le seuil des 5t/an de solvant pour les opérations d'application de peinture.

La société Archimed souhaite privilégier la mise en œuvre de cette option n° 2 afin de limiter la quantité de solvant utilisé en essayant de favoriser l'usage des peintures non solvantées pour les faces intérieures.

Ainsi, pour les opérations ayant lieu sur les parties intérieures, l'installation d'un dispositif de traitement d'air de COV n'est pas nécessaire étant donné l'utilisation de peintures non solvantées.

Pour les parties extérieures, de nombreuses contraintes techniques existent pour les opérations d'application de peinture pour ce type de chantier. La principale contrainte est liée à la mobilité du chantier de peinture sur les différentes zones d'intervention des flotteurs, ce qui nécessite un déplacement régulier de l'ensemble des installations et avec des contraintes d'espaces disponibles et d'aménagements liées au différents métiers intervenants et contraintes planning.

Etant donné la quantité limitée de solvant utilisé pour les faces extérieures (proche du seuil de 5 t/an) et les difficultés techniques pour mettre en place des dispositifs de traitement des COV, Archimed souhaite demander une dérogation sur le seuil de rejet des COV fixé à 100 mg/Nm<sup>3</sup>.

Ainsi, Archimed mettra en place un dispositif de cocon sur les faces extérieures lors des opérations de peinture et un dispositif de traitement des COV assurant un rejet max de 300 mg/Nm<sup>3</sup>.

Des analyses seront réalisées pour vérifier la conformité de cette disposition.

**L'utilisation de peinture à faible teneur en COV et les dispositifs de traitement prévus permettront de limiter fortement les émissions en poussières et COV. Les rejets atmosphériques n'auront donc aucun impact notable sur les habitations situées à plus de 100 m.**

### **Bruit**

Les premières habitations et ERP sont situés à plus de 100 m des activités de peinture. Au vu de leurs distances d'éloignement avec le site et de l'environnement sonore existant (trafic, centre-ville, activités du Port de commerce,...), **les émissions sonores engendrées par l'activité du site ARCHIMED ne seront pas ressenties au niveau des habitations.**

Des études théoriques de bruits par modélisation ont été réalisées par EOLMED et ARCHIMED concernant le chantier et son impact prévisible sur le voisinage. Les résultats ne dépassent pas les seuils réglementaires. Un mesurage et suivi du bruit est actuellement réalisé au niveau de la zone IP2106 conjointement par la SEMOP et la Région concernant le projet d'extension du port. Des rapports mensuels sont émis et transmis. Ces mesurages confirment le non-dépassement des seuils réglementaires. Dans le cas où certains dépassements seraient mesurés et identifiés dans ces rapports, des mesures supplémentaires seront prises afin de respecter les seuils réglementaires.

Le trafic routier lié au projet sera très faible, limité à quelques camions pour l'apport des peintures.