

Evaluation de la qualité de l'air dans l'environnement du Port de Sète – Frontignan Année 2024

ETU-2025-117

Edition septembre 2025

www.atmo-occitanie.org

contact@atmo-occitanie.org

09 69 36 89 53 (Numéro CRISTAL – Appel non surtaxé)



CONDITIONS DE DIFFUSION

Atmo Occitanie est une association de type loi 1901 agréée (décret 98-361 du 6 mai 1998) pour assurer la surveillance de la qualité de l'air sur le territoire de la région Occitanie. Atmo Occitanie est adhérent de la Fédération Atmo France.

Ses missions s'exercent dans le cadre de la loi sur l'air du 30 décembre 1996. La structure agit dans l'esprit de la charte de l'environnement de 2004 adossée à la constitution de l'État français et de l'article L.220-1 du Code de l'environnement. Elle gère un observatoire environnemental relatif à l'air et à la pollution atmosphérique au sens de l'article L.220-2 du Code de l'Environnement.

Atmo Occitanie met à disposition les informations issues de ses différentes études et garantit la transparence de l'information sur le résultat de ses travaux. A ce titre, les rapports d'études sont librement accessibles sur le site :

www.atmo-occitanie.org

Les données contenues dans ce document restent la propriété intellectuelle d'Atmo Occitanie.

Toute utilisation partielle ou totale de données ou d'un document (extrait de texte, graphiques, tableaux, ...) doit obligatoirement faire référence à **Atmo Occitanie**.

Les données ne sont pas systématiquement rediffusées lors d'actualisations ultérieures à la date initiale de diffusion.

Par ailleurs, **Atmo Occitanie** n'est en aucune façon responsable des interprétations et travaux intellectuels, publications diverses résultant de ses travaux et pour lesquels aucun accord préalable n'aurait été donné.

En cas de remarques sur les informations ou leurs conditions d'utilisation, prenez contact avec **Atmo Occitanie** par mail :

contact@atmo-occitanie.org

SOMMAIRE

EN UN COUP D'ŒIL.....	3
1. CONTEXTE ET OBJECTIFS	4
2. DISPOSITIFS D'EVALUATION	5
3. EMISSIONS DE POLLUANTS SUR LA ZONE PORTUAIRE DE SETE. 6	
3.1. PREAMBULE.....	6
3.2. EMISSIONS SECTORIELLES DES ACTIVITES PORTUAIRES.....	7
3.3. ZOOM PAR PHASE LORS DES ESCALES	8
3.4. ZOOM PAR TYPE DE NAVIRE	9
3.5. ZOOM SUR LES ACTIVITES DE MANUTENTION ET STOCKAGE	10
3.6. EVOLUTION DES EMISSIONS DE LA PLATEFORME PORTUAIRE ENTRE 2019 ET 2024	11
3.7. CONTRIBUTION SIGNIFICATIVE DES ACTIVITES PORTUAIRES AUX EMISSIONS TOTALES SUR SETE AGGLOPOLE MEDITERRANEE.....	13
4. IMPACT DES ACTIVITES PORTUAIRES SUR LES CONCENTRATIONS DE NO₂, PM₁₀ ET PM_{2.5}.....	15
4.1. CONCENTRATIONS ANNUELLES DE NO ₂	15
4.2. CONCENTRATIONS ANNUELLES DE PM ₁₀	18
4.3. CONCENTRATIONS ANNUELLES DE PM _{2.5}	20
5. CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES.....	22
TABLE DES ANNEXES	23

EN UN COUP D'ŒIL

Issu du partenariat entre le gestionnaire du port de Sète-Frontignan, Port Sud de France, et Atmo Occitanie, un dispositif intégré pour l'évaluation et le suivi de la qualité de l'air est en place depuis 2021.

Contribution significative des activités du port aux émissions de polluants sur le territoire de Sète Agglopôle Méditerranée

Le port de Sète-Frontignan est un pôle d'échange et de transit d'importance à l'échelle de l'Occitanie. Les activités de la plateforme portuaire, avec notamment plus de 1 000 escales par an, contribuent significativement aux émissions polluantes dans l'air ambiant à l'échelle du territoire de Sète Agglopôle Méditerranée :

- Un tiers des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) est ainsi issu des moteurs des navires, en particulier les moteurs auxiliaires lorsqu'ils sont à quai ;
- Un tiers des particules en suspension PM_{10} émises sur l'agglomération le sont dans l'enceinte du port, majoritairement en raison des activités de manutention du vrac agroalimentaire ;
- La quasi-totalité des émissions de dioxyde de soufre (SO_2) provient du trafic maritime, en raison de la teneur en soufre des carburants des navires.

Faible impact sur les concentrations moyennes aux alentours

A l'intérieur de l'infrastructure portuaire, les concentrations les plus élevées se situent :

- au terminal vraquier pour les PM_{10} en raison des émissions liées à la manutention du vrac agroalimentaire ;
- à proximité des quais pour les autres polluants.

Les conditions météorologiques, et notamment la tramontane, permettent, de limiter l'impact des émissions de polluants dans l'air sur les populations environnantes, en dispersant majoritairement cette pollution vers la mer. De plus, la hauteur de rejet des émissions des navires permet à la pollution de se disperser plus efficacement que celle du trafic routier par exemple.

Hors de l'enceinte portuaire, le trafic routier est principalement responsable des émissions de polluants dans l'air ambiant, avec notamment des dépassements de seuils réglementaires observés le long des principaux axes de l'agglomération. Les abords du port présentent ainsi des concentrations similaires au niveau d'exposition de fond urbain observé sur Sète.

Contribution du port aux émissions de l'agglomération sétoise en légère baisse

Le nombre d'escales diminue légèrement entre 2023 et 2024, ce qui entraîne une baisse proportionnelle des émissions liées au trafic maritime.

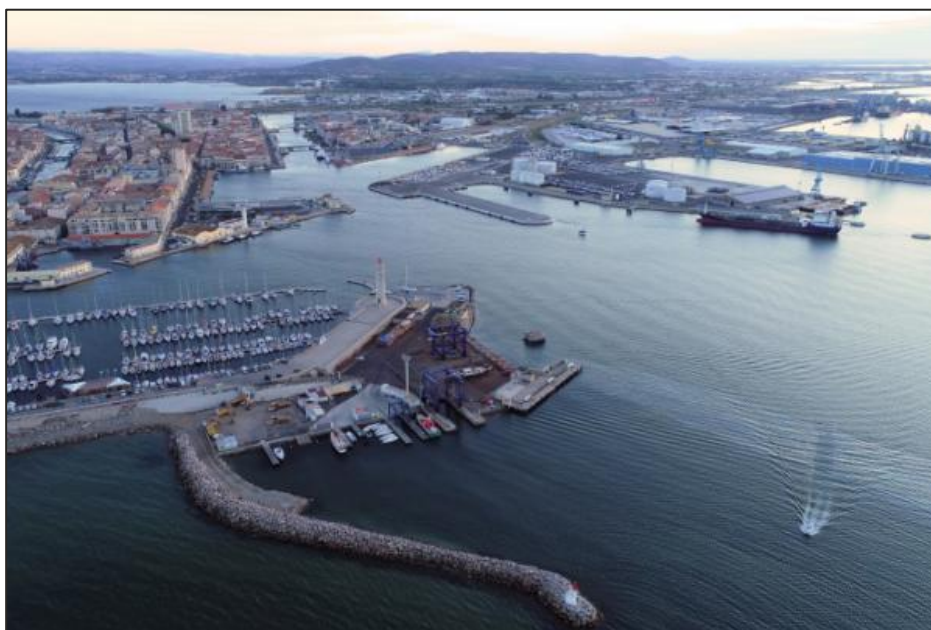
Cette baisse reste relativement faible à l'échelle de l'agglomération sétoise, et le poids des activités du port de Sète-Frontignan dans les émissions de l'agglomération reste globalement stable entre 2019 et 2024 pour les NO_x , les particules PM_{10} et $\text{PM}_{2,5}$ ainsi que les GES.

En revanche, les émissions de SO_2 liées au trafic maritime ont été divisées par 3 entre 2019 et 2024 en raison d'une limitation de la teneur en soufre maximale autorisée dans les carburants.

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le port de Sète fait partie des grandes infrastructures de transport (voyageurs et marchandises) de la région Occitanie Pyrénées-Méditerranée. L'évaluation et le suivi de l'influence de ces activités sur la qualité de l'air est un enjeu local, le port étant particulièrement intégré et proche du centre-ville de Sète, mais également un enjeu régional pour le développement et l'organisation du territoire.

En complément d'un port de pêche et d'un port de plaisance, le port de commerce dispose de différents terminaux spécialisés qui lui permettent d'accueillir des marchandises diversifiées ainsi que de nombreux voyageurs avec notamment deux lignes régulières pour le Maroc. Les infrastructures multimodales du port permettent un transit rapide vers les infrastructures routières, ferroviaires, ainsi que fluviales.



Zone Portuaire de Sète

Propriété de la région Occitanie depuis 2007, la gestion de l'infrastructure portuaire est effectuée par Port Sud de France, qui est engagé dans l'amélioration des connaissances en matière de qualité de l'air depuis 2001. Une première convention pluriannuelle d'objectif entre Port Sud de France et Atmo Occitanie entre 2021 et 2023 a permis la mise en place d'un **dispositif d'évaluation intégré de l'impact des différentes activités de la plateforme portuaire de Sète sur la qualité de l'air**, aussi bien en termes d'émissions de polluants atmosphériques et gaz à effets de serre, que de concentrations dans l'air dans l'environnement portuaire. Ce dispositif est maintenu après le renouvellement du partenariat sur 2024-2026.

Ce rapport d'étude présente l'impact des activités du port de Sète-Frontignan en termes d'émissions et de concentrations des principaux polluants réglementés en air ambiant sur l'année 2024.

Les résultats des mesures de polluants réalisées depuis 2021 dans l'environnement de la plateforme portuaire ont fait l'objet de précédents rapports disponibles sur www.atmo-occitanie.org.

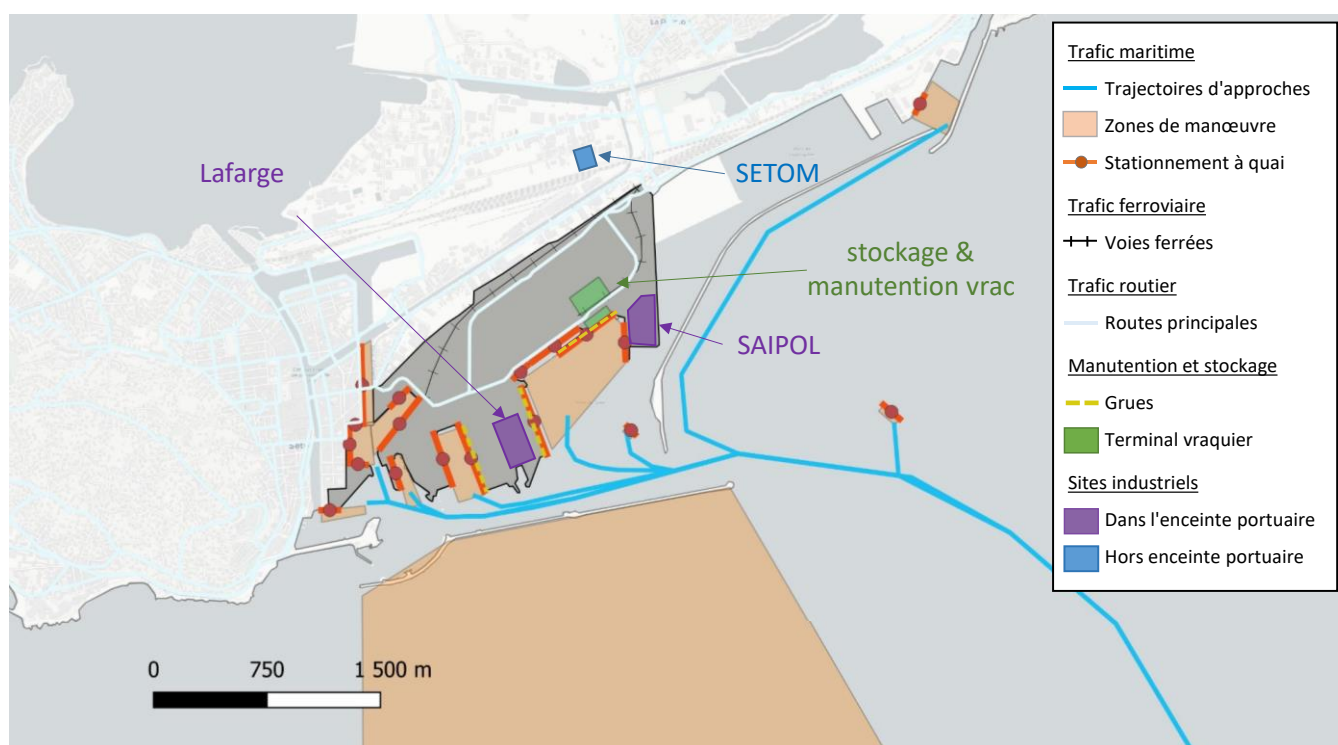
Ce partenariat avec Port Sud de France s'inscrit dans le cadre de l'Axe 3 du projet associatif Atmo Occitanie "Évaluer et suivre l'impact des activités humaines et de l'aménagement du territoire sur la qualité de l'air". Il répond plus spécifiquement à l'objectif 3-1 : " Accompagner les partenaires pour l'évaluation de l'impact sur la qualité de l'air des aménagements urbains et des infrastructures de transport".

2. DISPOSITIFS D'EVALUATION

Inventaire des émissions atmosphériques – Années 2019 à 2024

La réalisation de l'inventaire des émissions s'appuie sur la méthodologie d'élaboration des inventaires territoriaux (PCIT 2) et intègre les données réelles d'activités de l'infrastructure portuaire, communiquées par Port Sud de France. En particulier, les émissions maritimes ont été calculées pour chaque escale de navire. La méthodologie de calcul des émissions pour les différents secteurs d'activité du Port de Sète-Frontignan est détaillée en annexe 2.

La carte ci-dessous représente la localisation des principales sources d'émission prises en compte sur le port de Sète-Frontignan. Les différentes activités émettrices de polluants et gaz à effet de serre sont regroupées en 5 secteurs principaux ; trafic maritime, trafic ferroviaire, trafic routier, manutention et stockage, et industries.



Ces données sont prises en compte dans l'inventaire régional des émissions polluantes, détaillées par secteur d'activité : transport, industrie, résidentiel, tertiaire et agriculture.

Cartographies des concentrations – Année 2024

Des cartographies à haute résolution des concentrations moyennes pour les principaux polluants (NO₂, PM₁₀ et PM_{2.5}) ont été réalisées par modélisation de la dispersion des émissions, sur le territoire de Sète Agglopôle Méditerranée. Ces cartographies prennent en compte l'intégralité des émissions polluantes du territoire, les conditions météorologiques, la pollution de fond du territoire et d'autres paramètres présentés en détail dans l'annexe 3.

En complément, des cartographies de concentration représentant uniquement la dispersion des émissions du trafic maritime ont été réalisées, afin d'évaluer leur contribution aux concentrations moyennes dans l'environnement de la plateforme portuaire.

3. EMISSIONS DE POLLUANTS SUR LA ZONE PORTUAIRE DE SETE

3.1. Préambule

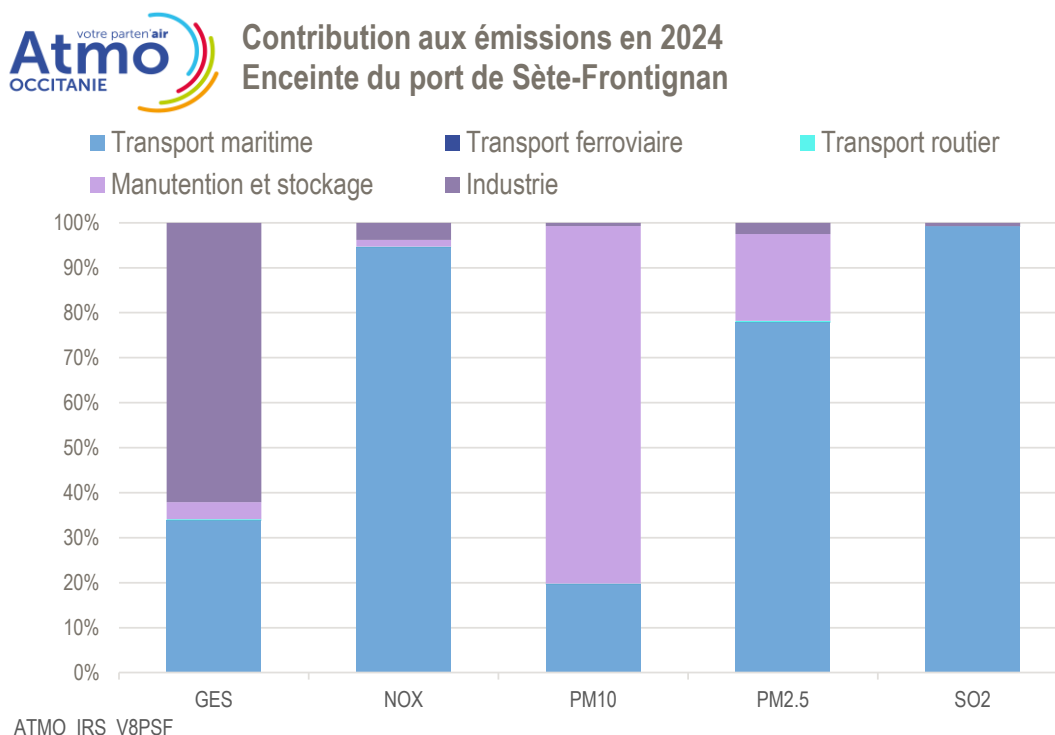
Les émissions de polluants correspondent aux quantités de polluants directement rejetées dans l'atmosphère par les activités humaines (dispositifs de chauffage, activités industrielles, trafic routier, agriculture...) ou par des sources naturelles (volcans, ou composés émis par la végétation et les sols).

Les concentrations de polluants caractérisent la qualité de l'air que l'on respire, et s'expriment le plus souvent en microgrammes par mètre cube (µg/m³). Pour plus d'informations, la différence entre les émissions et les concentrations est présentée en annexe 4.

La présentation des différents polluants étudiés est détaillée dans **l'annexe 1**.

Cette partie du document présente l'évaluation des émissions des principaux polluants et GES sur la zone portuaire de Sète pour les années 2019 à 2024 (la version de l'inventaire des émissions utilisée est ATMO_IRS_V8PSF, voir annexe 2).

3.2. Emissions sectorielles des activités portuaires



Les secteurs d'activité les plus émetteurs pour les principaux polluants et les gaz à effet de serre dans l'enceinte du port de Sète-Frontignan sont en 2024 :

- **le transport maritime** : la combustion de carburant des différents navires émet ainsi la **quasi-totalité du dioxyde de soufre (SO₂)** sur l'enceinte du port, **95% des oxydes d'azote (NO_x)**, et quasiment **80% des particules fines PM_{2.5}**, contre un tiers des gaz à effets de serre.
- **la manutention et le stockage** : **79% des particules PM₁₀** dans l'enceinte portuaire sont émises par cette activité, en particulier la manutention du vrac agroalimentaire. Les particules les plus fines sont nettement moins concernées (19%).
- **les industries** : les activités de certaines industries sur le port sont les **principales sources de GES, avec 62%**. Si leur positionnement dans l'enceinte portuaire leur permet notamment de bénéficier d'une desserte par voie maritime, leurs activités ne sont pas de la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure portuaire Port Sud de France.

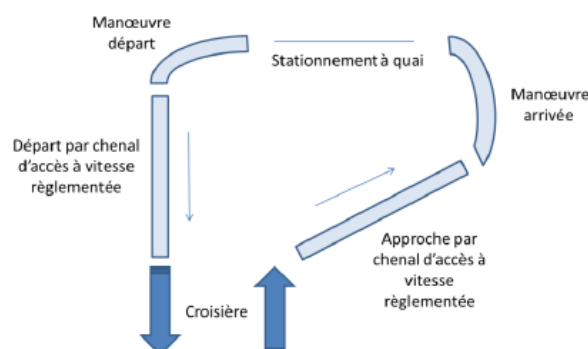
En revanche, **les émissions liées au transport ferroviaire ou routier sont très faibles**, moins de 1% dans l'enceinte portuaire, pour tous les polluants considérés.

Les paragraphes suivants détaillent les émissions du transport maritime et de la manutention et du stockage.

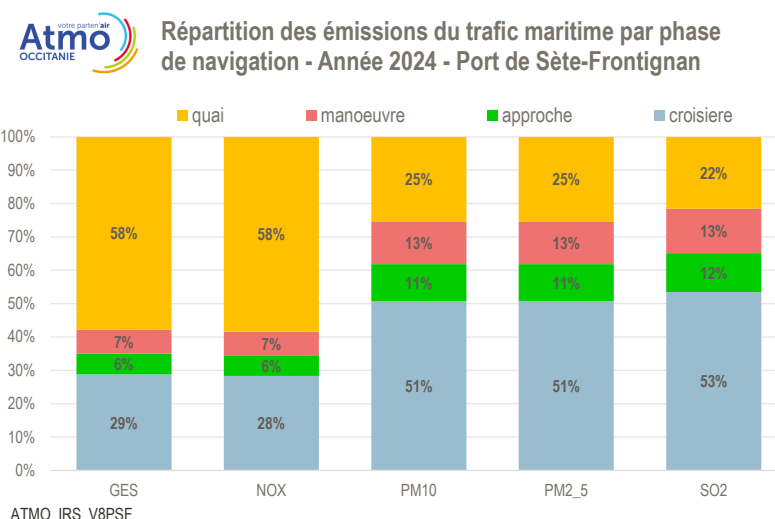
3.3. Zoom par phase lors des escales

Les émissions du transport maritime sont calculées pour les 3 principales phases de navigation dans les limites administratives du port de Sète-Frontignan.

- Le **stationnement des navires à quai**, pendant lequel le navire est alimenté par ses moteurs auxiliaires pour maintenir l'alimentation électrique ;
- Les **phases de manœuvres** guidées par les remorqueurs ;
- La **phase d'approche et de départ** où la vitesse des navires est réduite.



En plus de ces trois phases, des émissions de polluants sont générées lors de la **phase dite de « croisière »**, entre les limites administratives du port, et le début des eaux territoriales. Les moteurs du navire fonctionnent alors à pleine puissance, avec consommation de fioul lourd.



Au cours des escales au port de Sète, les navires émettent majoritairement les différents polluants au cours de deux phases :

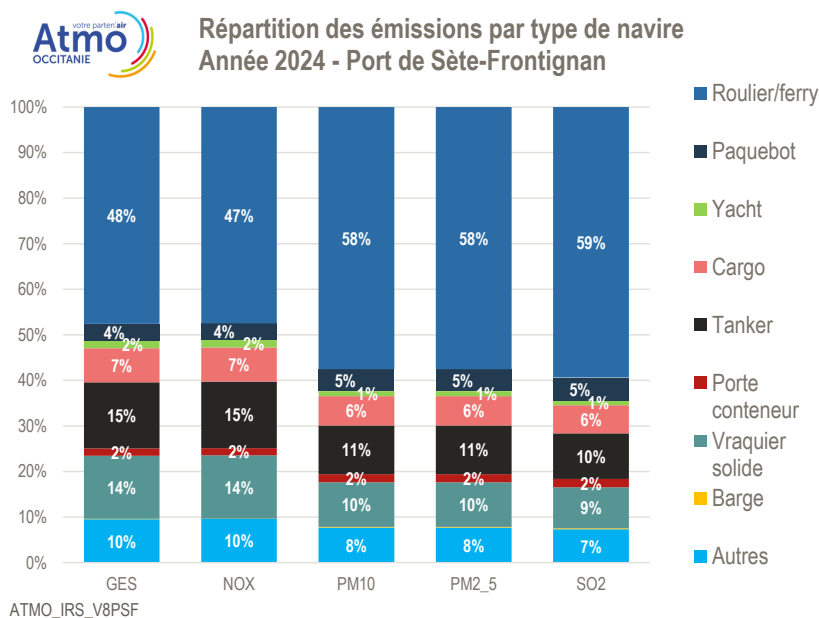
- Le **stationnement à quai des navires**, avec 58% des émissions d'oxydes d'azote et de gaz à effet de serre et environ un quart de celles des particules et du SO₂. Cette phase est la plus longue lors d'une escale, ce qui explique cette contribution plus importante que les phases de manœuvre et d'approche.
- La **phase croisière** représente environ la moitié des émissions de SO₂ et de particules et environ un quart des émissions de NO_x et GES. Ce résultat s'explique par l'utilisation de fioul lourd, carburant plus soufrés et plus émetteurs de particules, uniquement pendant la phase de croisière, hors des limites administratives du port.

Comme dans l'inventaire régional, les émissions de la phase « croisière » ne sont pas comptabilisées dans la suite des résultats présentés dans ce rapport, car elles ont lieu à distance des côtes et n'affectent pas directement l'exposition à la pollution des populations.

En ne considérant que les émissions dans les limites administratives du port, la contribution cumulée des phases d'approche et de manœuvre atteignent ainsi 48% des émissions de particules PM₁₀ et PM_{2.5}. Cette contribution reste en revanche faible pour les émissions de NO_x et de GES (19%).

3.4. Zoom par type de navire

Les différents navires ayant fait escale ont été regroupés en 9 grandes catégories : roulier/ferry, paquebot, yacht, cargo, tanker, porte-conteneur, vraquier solide, barge et autres. Cette dernière catégorie regroupe en grande partie les péniches transitant par le canal du Rhône à Sète. A chacune de ces catégories correspondent des caractéristiques standards telles que le type de motorisation principale, les puissances de motorisation principale et auxiliaire ainsi que le type de carburant utilisé.



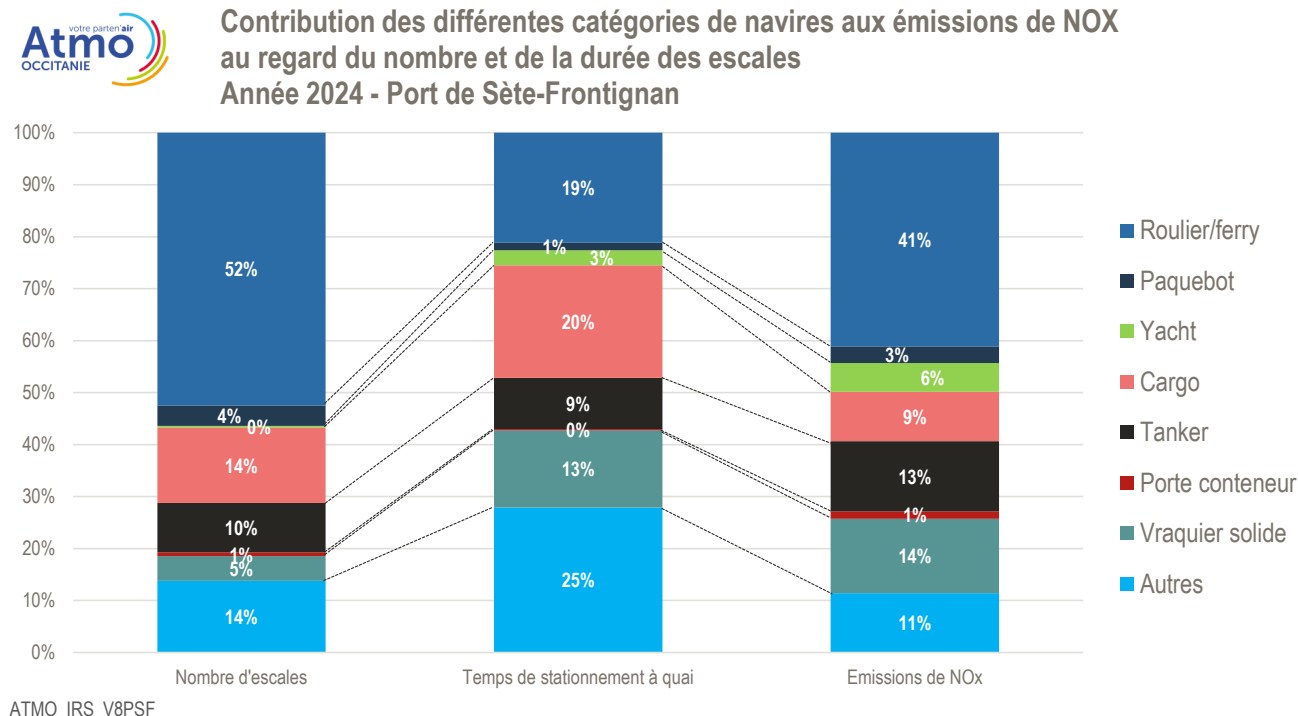
La majorité des émissions du trafic maritime provient des rouliers et ferries, avec 47% à 59% des émissions selon le polluant considéré. Cette catégorie concerne deux d'activités distinctes : le transport de voyageurs (35%) et le transport de véhicules ou remorques (65%), et représente la moitié des escales en 2024.

Les **tankers et les vraquiers solides ont une contribution similaire, entre 9% et 15% selon les polluants**. Ces résultats dissimulent cependant une disparité, avec des tankers deux fois plus fréquents (112 escales en 2024 contre 56 pour les vraquiers solides), mais qui reste en moyenne trois fois moins longtemps à quai.

Les autres catégories de navires (paquebots, cargos, porte conteneur, yacht et autres) contribuent ensemble à environ un quart des émissions, ce qui illustre la **diversité des activités au port de Sète-Frontignan**.

Cette répartition évolue faiblement sur les 6 dernières années, malgré les restrictions liées à l'épidémie de COVID-19 en 2020 et 2021. On constate une légère diminution du nombre de cargos et de tankers entre 2019 et 2024, contre une augmentation des rouliers/ferries et des navires n'appartenant pas aux principales catégories (navires "autres").

Le graphique ci-dessous permet de mieux visualiser les différences entre les catégories de navires, et leur impact sur les émissions totales de polluant, en prenant l'exemple des oxydes d'azote (NO_x).



Ainsi, pour le transport de voyageurs (1/3 de la catégorie "roulier/ferry" et paquebot), les navires restent peu de temps à quai, en comparaison du transport de marchandises (Cargo et vraquier solide notamment).

Cependant, la taille des navires et les besoins énergétiques à quai diffèrent également grandement entre les catégories de navires. Les cargos sont ainsi parmi les moins émissifs à quai, au contraire des ferries.

3.5. Zoom sur les activités de manutention et stockage

Les activités de manutention et de stockage des marchandises correspondent à l'activité la plus émissive en particules PM₁₀ sur le port de Sète-Frontignan. Ces activités regroupent :

- l'utilisation de grues, d'engins ou de véhicules pour la manutention des marchandises ;
- la manutention de produits pulvérulents au niveau du terminal vraquier (principalement vrac agroalimentaire, coke de pétrole et charbon criblé) ;
- le stockage à l'air libre du coke de pétrole et du charbon criblé au niveau du terminal vraquier.

Activités concernées	Emissions en 2024 des activités de manutention et stockage Port de Sète-Frontignan				
	NO _x (t)	PM ₁₀ (t)	PM _{2.5} (t)	SO ₂ (t)	GES (t _{eqCO2})
Utilisation grues et engins	10,5	0,78	0,74	0,02	3 280
Manutention vrac agroalimentaire	-	54,2	2,08	-	-
Manutention coke de pétrole et charbon criblé	-	0,27	0,04	-	-
Stockage du coke de pétrole et charbon criblé	-	0,10	0,02	-	-

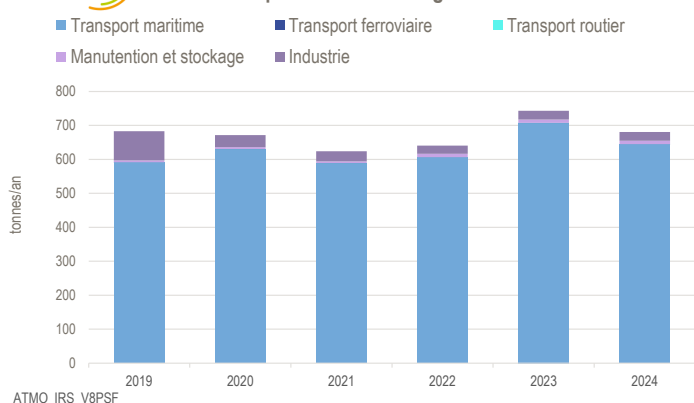
Un certain nombre d'hypothèses ont été considérées pour l'évaluation des émissions de ces activités, tel que détaillé en annexe 2. L'estimation des poussières émises comporte **plusieurs facteurs d'incertitude**, notamment en fonction du produit manutentionné. A défaut de données existantes, la méthodologie d'estimation des émissions ne permet pas notamment de distinguer les différents types de produits au sein du vrac agroalimentaire. Ces particules ont été considérées comme relativement grossières, avec une faible fraction appartenant aux particules fines PM_{2.5}.

Sur ces différentes activités, **les émissions de particules seraient essentiellement dues à la manutention du vrac agroalimentaire**. Le stockage et la manutention du charbon criblé et du coke de pétrole seraient cent fois moins émissifs, proches de la pollution en particules générée par le fonctionnement des grues et engins de manutention. Port Sud de France indique que **la génération de particules en suspension sur le terminal vraquier concerne essentiellement les déchargements des tourteaux de soja et de colza, mais avec de fortes variations d'un chargement à un autre**.

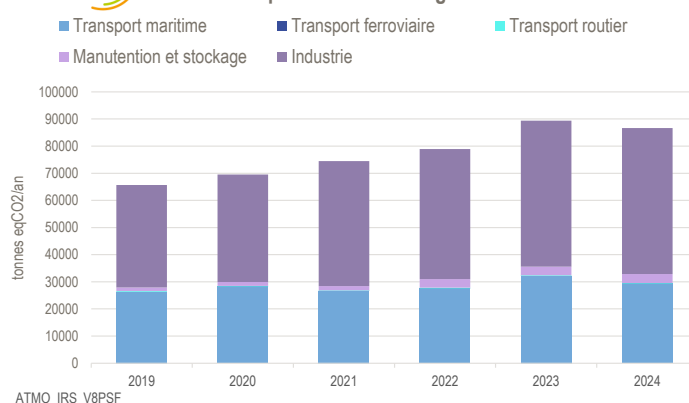
3.6. Evolution des émissions de la plateforme portuaire entre 2019 et 2024

Les graphiques ci-dessous présentent les émissions de la plateforme portuaire depuis 2019¹ des oxydes d'azote et des Gaz à effet de serre selon les principaux secteurs d'activités.

Evolution des émissions de NOx entre 2019 et 2024
Enceinte du port de Sète-Frontignan



Evolution des émissions de GES entre 2019 et 2024
Enceinte du port de Sète-Frontignan



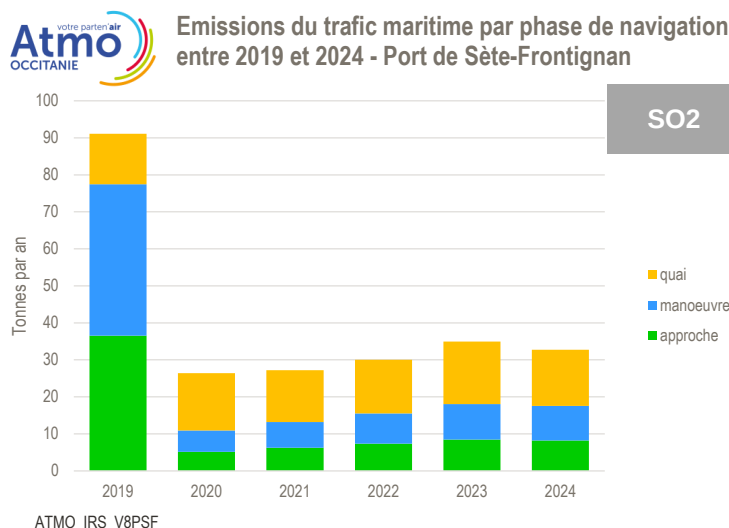
Les **émissions de NOx sont en légère baisse en 2024** (-8% par rapport à 2023) en raison principalement d'une diminution des émissions du trafic maritime. C'est principalement **le nombre de navires faisant escale au port de Sète-Frontignan** qui explique cette évolution, en particulier les activités de transport de remorques ou véhicules par roulier ainsi que le transport de vrac solide en léger retrait par rapport à 2023.

Si les émissions de GES du trafic maritime évoluent de la même manière que les NOx, leur poids dans les émissions totales de l'enceinte portuaire est plus faible (environ 34%). L'évolution observée entre 2019 et 2024 des émissions de GES sur la plateforme portuaire s'explique également par les variations dans les émissions déclarées par les industriels. Ces dernières ont ainsi augmenté de 42% entre 2019 et 2024.

¹ Première année pour laquelle les émissions ont été estimées à partir des données réelles transmises par le partenaire dans le cadre de la construction d'une méthodologie affinée.

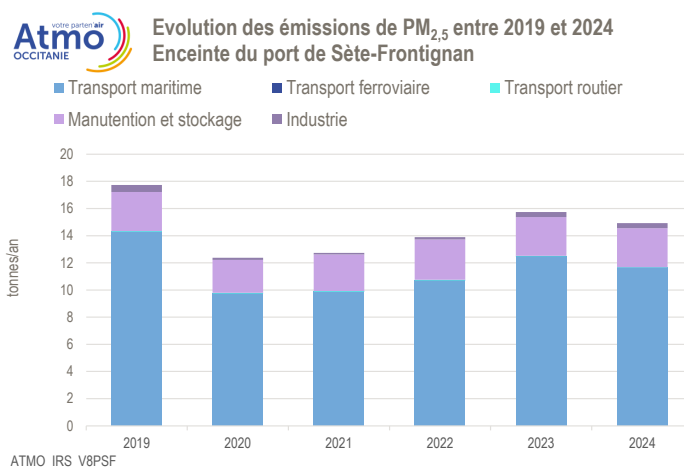
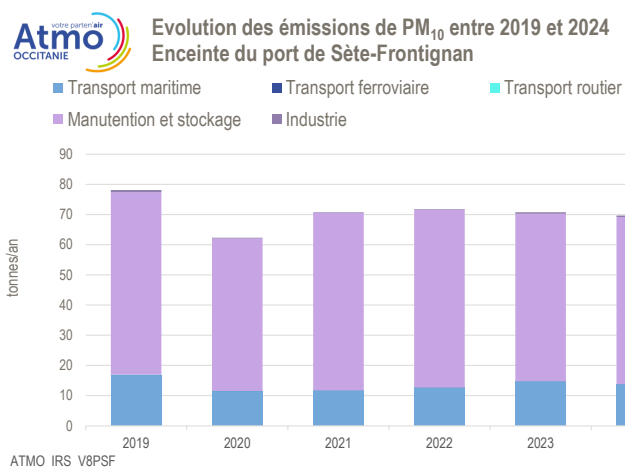
Concernant **les émissions de SO₂**, issues en quasi-totalité du trafic maritime, elles sont **divisées par 3 entre 2019 et 2020**. Ce résultat s'explique par la prise en compte de l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2020 d'une limitation plus stricte de la teneur en soufre des carburants des navires, passant de 3,5% à 0,5%. Cette nouvelle réglementation concerne le fioul lourd utilisé par les moteurs principaux, et impacte donc les émissions lors des phases de croisière, approche et manœuvre. Le diesel marin utilisé par les moteurs auxiliaires lors du stationnement à quai respectait déjà cette réglementation, et les émissions de SO₂ à quai sont donc relativement stables entre 2019 et 2020.

Depuis 2020, comme pour les NOx et les GES, les variations des émissions de SO₂ liées au transport maritime suivent celles de trafic maritime annuel au Port de Sète, à savoir une légère diminution en 2024 après 3 années de hausse.



Les **émissions de particules** liées au trafic maritime **diminuent également en 2020** en raison de la réglementation plus stricte sur les carburants. Cette baisse est cependant plus faible que pour le SO₂, de l'ordre de -30%. Le secteur maritime contribuant à la majorité des émissions de particules fines PM_{2,5} sur la plateforme portuaire, elles évoluent annuellement en fonction du nombre d'escales au port de Sète-Frontignan : hausse régulière entre 2020 et 2023, sans atteindre les émissions de 2019, puis légère diminution entre 2023 et 2024 (-5%).

En revanche, la principale source de particules en suspension PM₁₀ dans l'enceinte portuaire est la manutention du vrac agroalimentaire. Les quantités d'émissions sont liées aux variations annuelles du tonnage manutentionné qui est relativement stable entre 2021 et 2024.



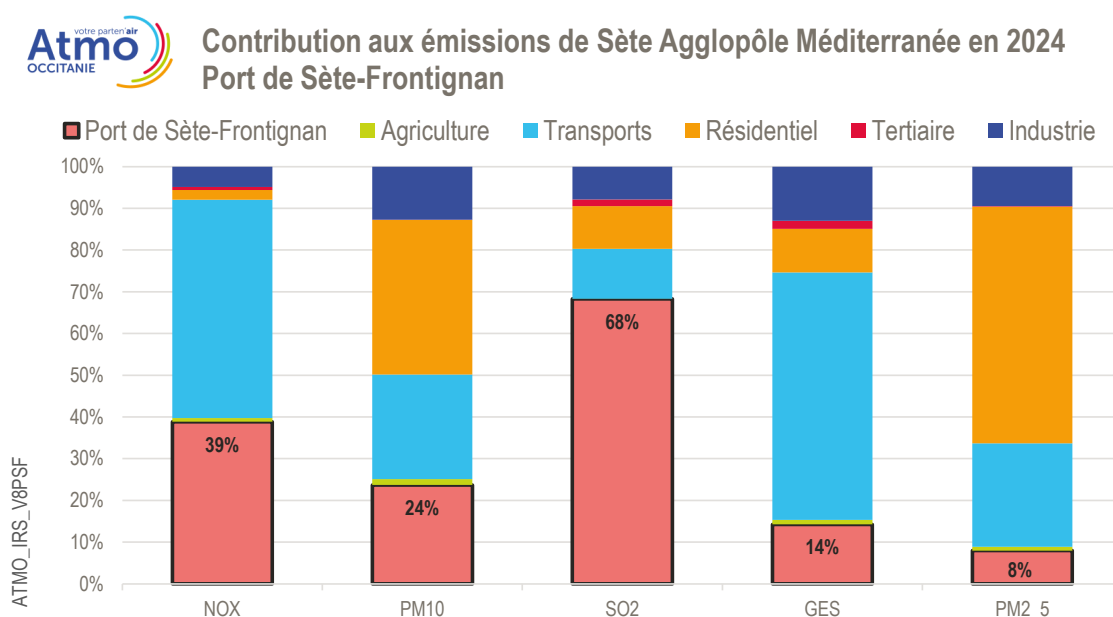
3.7. Contribution significative des activités portuaires aux émissions totales sur Sète Agglopôle Méditerranée

3.7.1. En 2024

Le port de Sète-Frontignan contribue entre 8% et 68% aux émissions totales de polluants du territoire de Sète Agglopôle Méditerranée en fonction des polluants atmosphériques et de gaz à effets de serre.

Le graphique ci-dessous présente ainsi la contribution aux émissions :

- des activités dans l'enceinte portuaire, tout secteur confondu (transport maritime, industrie, manutention...),
- des activités hors enceinte portuaire, détaillées par secteur (transports, résidentiel, industrie, etc.).



Les activités du **port de Sète-Frontignan en font le premier contributeur aux émissions de SO₂ (68%)**, principalement libérées dans l'atmosphère lors de l'utilisation des moteurs principaux des navires (phases d'approches, de départ et de manœuvre). Les émissions des autres secteurs sont faibles en comparaison, car les combustibles utilisés par le trafic routier ou le chauffage résidentiel contiennent nettement moins de soufre.

Environ 39% des émissions totales de NO_x sur l'agglomération proviennent du port de Sète-Frontignan, en incluant les activités industrielles dans l'enceinte portuaire. C'est légèrement moins que les émissions du trafic routier sur le reste de l'agglomération, représentant la quasi-totalité du secteur transports.

Les activités émettant des PM₁₀ sont multiples sur le territoire de Sète Agglopôle Méditerranée, avec une contribution majoritaire du secteur résidentiel (combustion dans les logements, notamment les anciens dispositifs de chauffage au bois). La contribution du port de Sète-Frontignan est d'environ un quart, similaire à celle du transports routier (particules émises à l'échappement des véhicules, mais également par l'abrasion des pièces comme les pneus ou les freins).

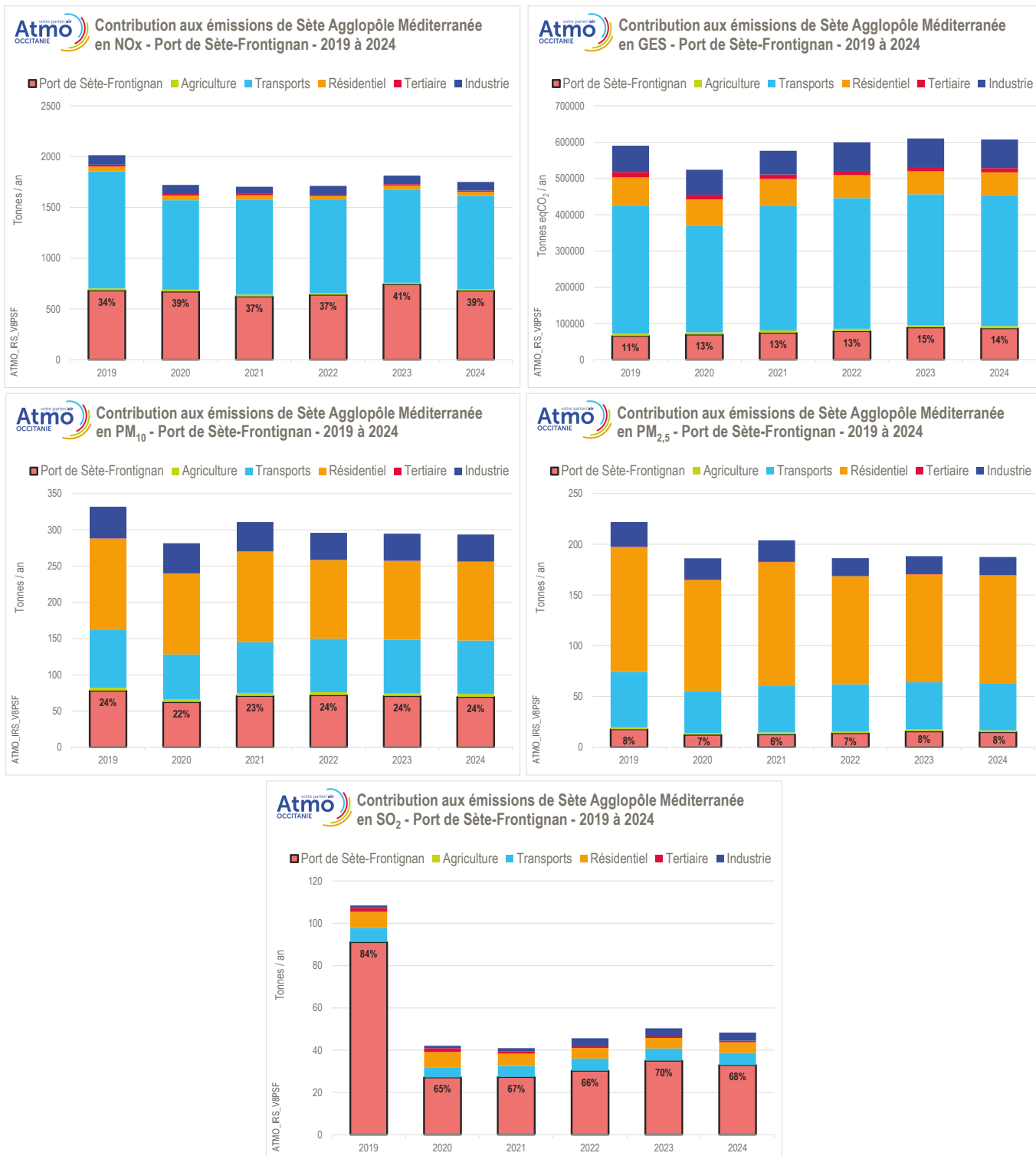
La contribution des activités du port est plus faible pour les gaz à effets de serre (14%) et les particules PM_{2.5} (8%).

Le poids des activités du port de Sète-Frontignan dans les émissions totales sur le territoire de Sète Agglopôle Méditerranée traduit l'importance du trafic de marchandises et de passagers qui y transitent. Il s'agit d'une des infrastructures majeures de transport de la région, et dont la sphère d'influence dépasse l'agglomération d'accueil.

3.7.2. Evolution depuis 2019

L'évolution la plus importante concernant la contribution du port aux émissions de Sète Agglopôle Méditerranée s'observe pour le **SO₂** : la baisse des émissions liées au trafic maritime lors des phases d'approche et de manœuvre a pour conséquence des **émissions totales sur l'agglomération divisées par 2,3** et une contribution du port passant de 84% des émissions totales en 2019 à 68% en 2024.

Pour les autres polluants, le poids du port de Sète-Frontignan dans les émissions de l'agglomération est globalement stable entre 2019 et 2024. Les émissions liées au transport routier sont celles qui varient le plus avec une baisse marquée en 2020, en lien avec la baisse de la circulation lors de la crise sanitaire.

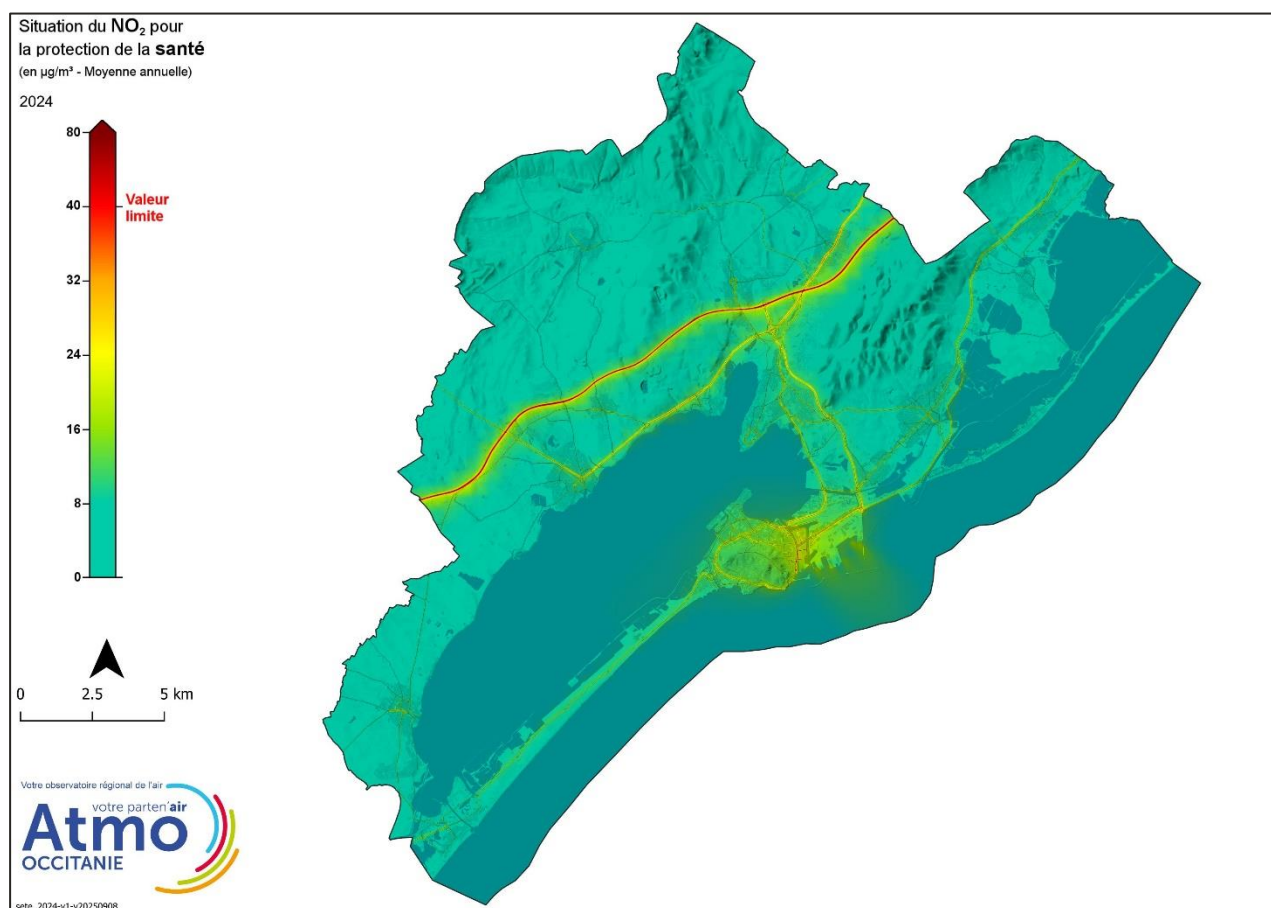


4. IMPACT DES ACTIVITES PORTUAIRES SUR LES CONCENTRATIONS DE NO₂, PM₁₀ et PM_{2.5}

Afin de compléter l'évaluation de l'impact du port de Sète-Frontignan sur les polluants atmosphériques, des cartes de concentrations des NO₂, PM₁₀ et PM_{2.5} sur l'année 2024 ont été réalisées. Cette méthode prend en compte un modèle de dispersion atmosphérique qui intègre les émissions de polluants atmosphériques présentées au paragraphe précédent, les données météorologiques, la pollution de fond du territoire et d'autres paramètres présentés en détail dans l'annexe 3.

4.1. Concentrations annuelles de NO₂

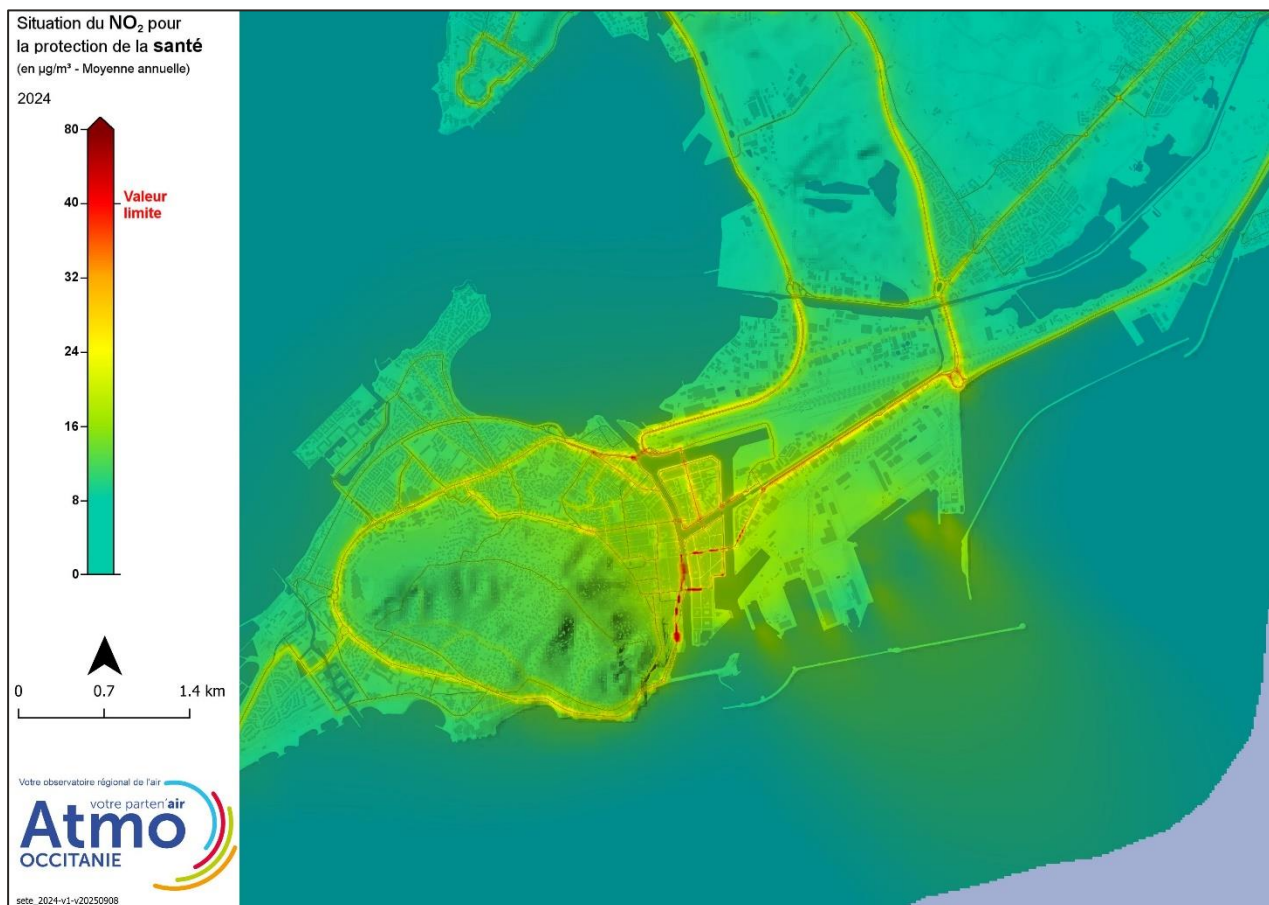
La carte ci-dessous présente les concentrations moyennes en dioxyde d'azote (NO₂) **pour l'année 2024** sur le territoire de Sète Agglopôle Méditerranée. Un zoom sur la zone portuaire et ses alentours est présenté page suivante.



Les concentrations de NO₂ les plus élevées du territoire se situent majoritairement dans le voisinage d'axes routiers importants, où la **valeur limite annuelle pour la protection de la santé (40 µg/m³) n'est pas respectée**. C'est notamment le cas le **long de l'autoroute A9**, qui supporte un trafic moyen de plus de 100 000 véhicules par jour.

Les **axes structurants du centre-ville de Sète** sont également impactés malgré un trafic routier moindre, en raison d'une configuration étroite qui gêne la dispersion de la pollution (rue dite « canyon »). **Entre 150 et 200 habitants**, en bordure de ces axes, **sont ainsi exposés à des concentrations ne respectant pas la valeur limite annuelle relative au dioxyde d'azote pour la protection de la santé.**

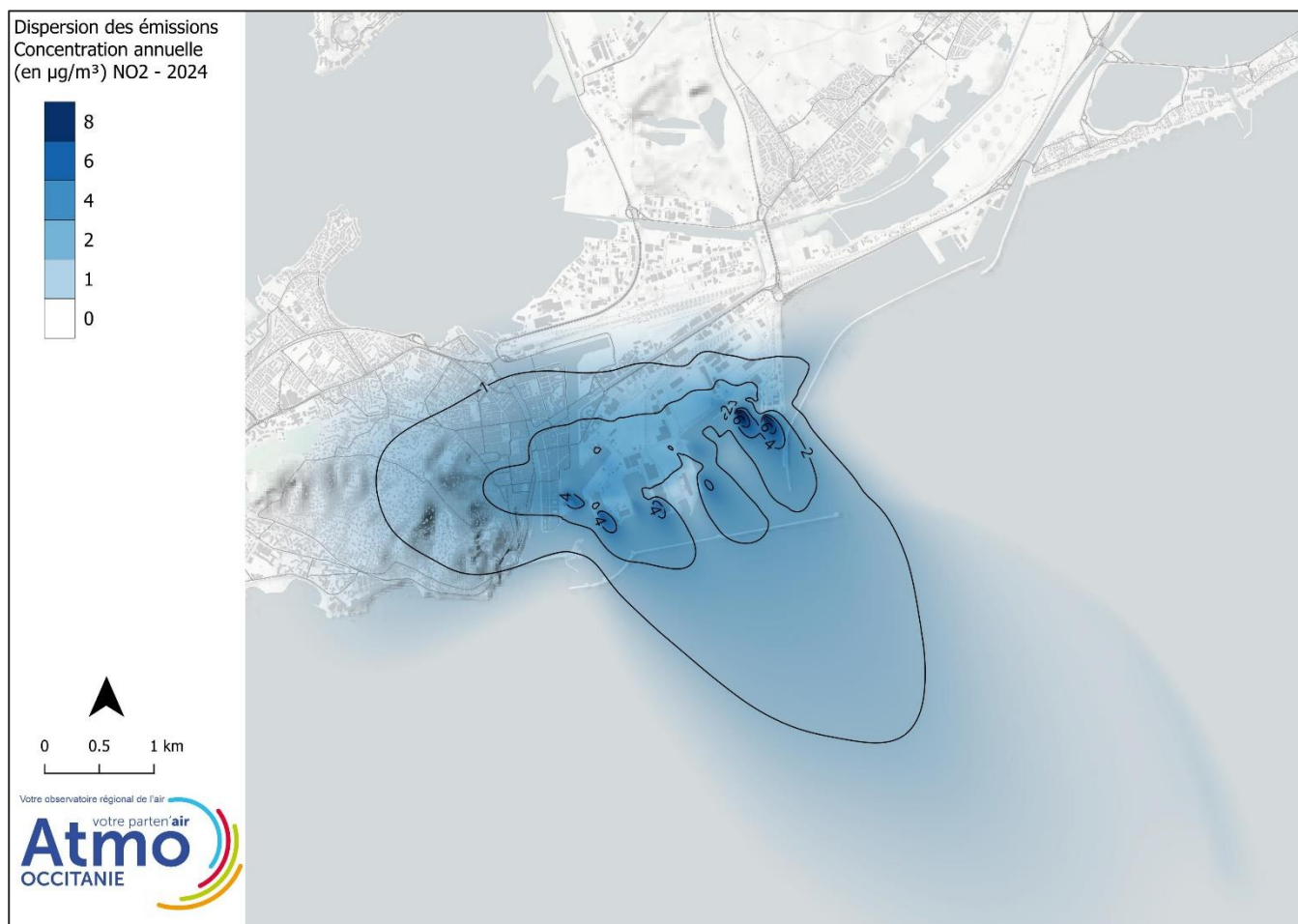
Sur la plateforme portuaire, les **émissions au niveau des différents quais entraînent des panaches visibles qui se dispersent majoritairement vers le Sud-Est**, poussés par les vents dominants (tramontane). Les concentrations restent cependant sur l'ensemble de l'enceinte portuaire inférieures à la valeur limite annuelle pour la protection de la santé ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$).



Les différences de concentration observées au niveau du sol entre la proximité des quais et les abords des principaux axes routiers s'expliquent par le fait que les émissions des navires se font en hauteur (entre 15 et 30 mètres du sol), ce qui contribue à une meilleure dispersion de la pollution. Les concentrations maximales au niveau des quais sont plus faibles, environ $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, mais la zone d'influence sous les vents dominants s'étend davantage.

Cette différence est accentuée par une densité du bâti au centre-ville de Sète qui, au contraire, concentre la pollution à proximité des axes structurants.

Afin de visualiser spécifiquement l'impact du transport maritime sur les concentrations de NO₂, la même modélisation a été réalisée en ne conservant que les émissions de polluants issues des navires lors de leurs escales au port de Sète (stationnement à quai, phases de manœuvres et phase d'approche et de départ des navires)



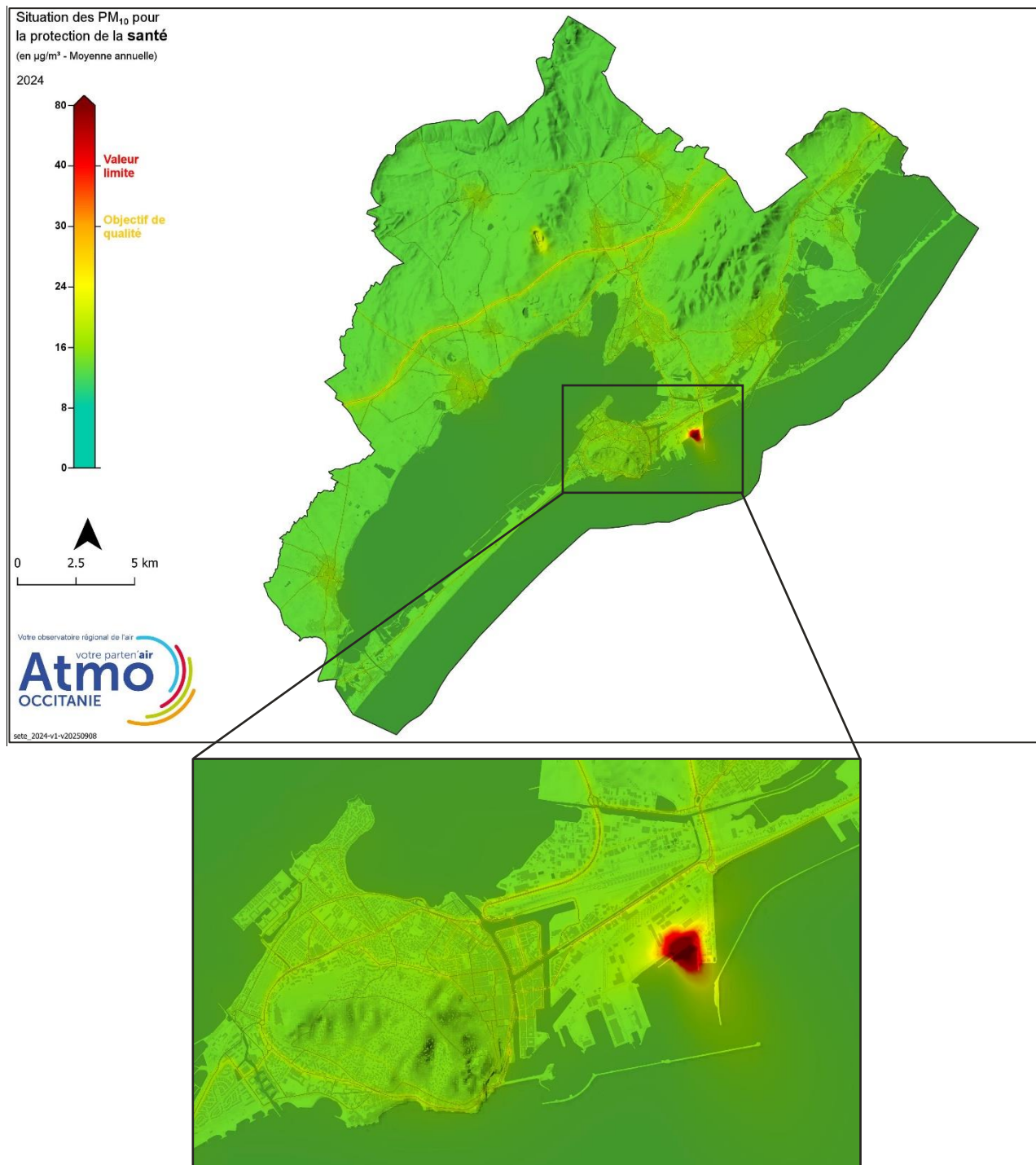
Les émissions des oxydes d'azote des navires survenant principalement lorsqu'ils sont à quai, l'influence est visible sous les vents dominants des principales zones de stationnement des navires.

Ainsi, les **panaches les plus importants sont orientés vers le Sud/Sud-Est**, poussés par la tramontane (vent de nord/nord-ouest). Ils présentent une contribution maximale d'environ 8 µg/m³, et sont proches de 2 µg/m³ au-delà d'un kilomètre de distance du quai.

Les **vents secondaires, moins fréquents**, sont de secteur Est et **exposent davantage les populations et usagers dans les environs du port**. La **contribution du trafic maritime** aux concentrations de NO₂ au centre-ville de Sète serait ainsi **comprise entre 1 et 4 µg/m³**.

4.2. Concentrations annuelles de PM₁₀

La carte ci-dessous présente les concentrations moyennes en particules PM₁₀ **pour l'année 2024** sur le territoire de Sète Agglopôle Méditerranée. Un zoom sur la zone portuaire et ses alentours est présenté en dessous.



Les concentrations de PM₁₀ les plus élevées du territoire sont localisées dans l'enceinte du port, au niveau du terminal vrac, avec des valeurs supérieures à la valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine (40 µg/m³). Ces fortes valeurs s'expliquent par les **émissions dues à la manutention du vrac agroalimentaire**. La zone concernée fait moins de 0,1 km² au niveau du terminal vrac et reste **circonscrite à l'intérieur de l'enceinte portuaire**. La zone d'influence s'étire vers le Sud-Est par rapport au quai, en raison des vents dominants soufflant du Nord-Ouest.

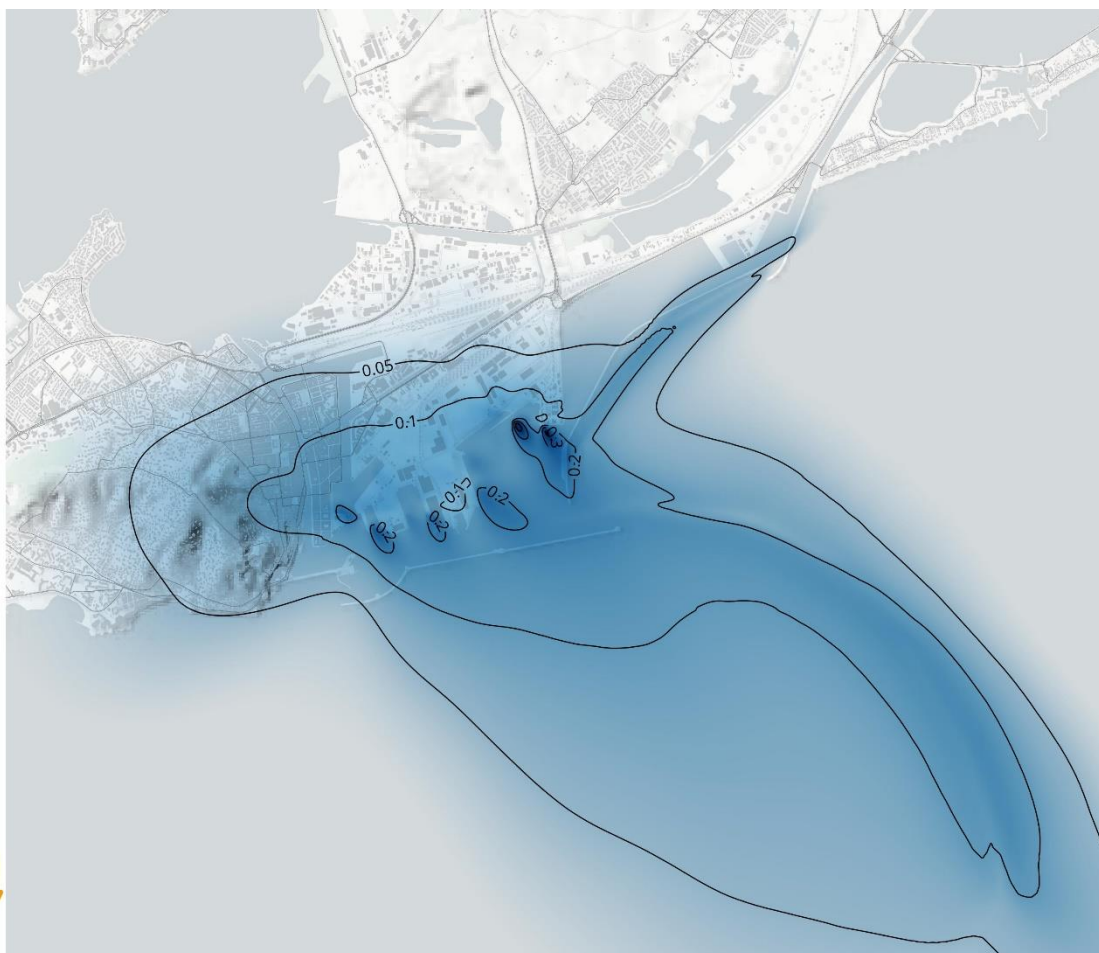
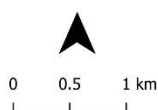
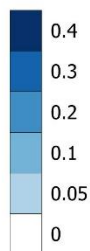
Les abords des axes routiers les plus empruntés présentent des concentrations moyennes annuelles de l'ordre de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, qui diminuent rapidement avec la distance. La pollution de fond est environ de $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en milieu urbain sétouais et proche de $13 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en fond rural. **Ainsi, aucun habitant n'est exposé à des concentrations supérieures aux seuils réglementaires pour la protection de la santé.**

Ainsi, les premiers bâtiments au Nord du terminal vraquier seraient en moyenne davantage impactés par les particules émises par le trafic routier empruntant l'avenue Gilbert Martelli que par les émissions dans l'enceinte du port.

En revanche, aucune influence significative du trafic maritime n'est mise en évidence sur les concentrations moyennes de particules PM_{10} .

Afin de visualiser spécifiquement l'impact du transport maritime sur les concentrations de PM_{10} , la même modélisation a été réalisée en ne conservant que les émissions issues des navires lors de leurs escales au port de Sète.

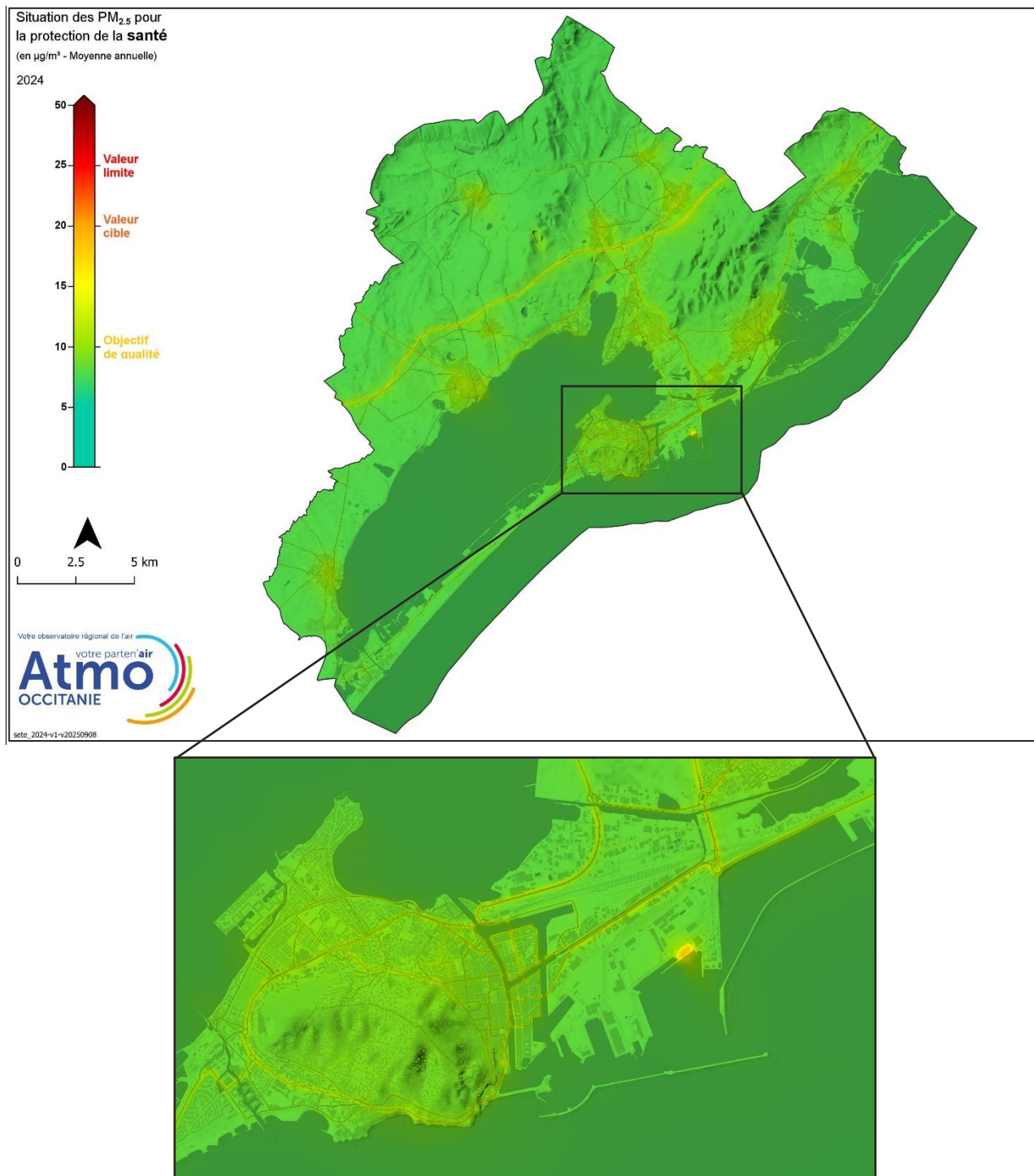
Dispersion des émissions
Concentration annuelle
(en $\mu\text{g}/\text{m}^3$) PM_{10} - 2024



Comme pour le NO_2 , la contribution du trafic maritime aux concentrations de PM_{10} est maximale au Sud-Est des principaux quais du fait de la dispersion des émissions par les vents dominants. Les valeurs sont cependant nettement plus faibles, inférieures à $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$, sur l'ensemble du domaine et aux alentours de $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sur le centre-ville de Sète.

4.3. Concentrations annuelles de PM_{2.5}

La carte ci-dessous présente les concentrations moyennes en particules PM_{2.5} **pour l'année 2024** sur le territoire de Sète Agglopôle Méditerranée. Un zoom sur la zone portuaire et ses alentours est présenté en dessous.



L'ensemble du territoire de Sète Agglopôle Méditerranée respecte la valeur limite annuelle pour la protection de la santé (25 µg/m³) ainsi que la valeur cible annuelle (20 µg/m³).

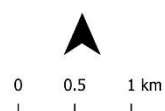
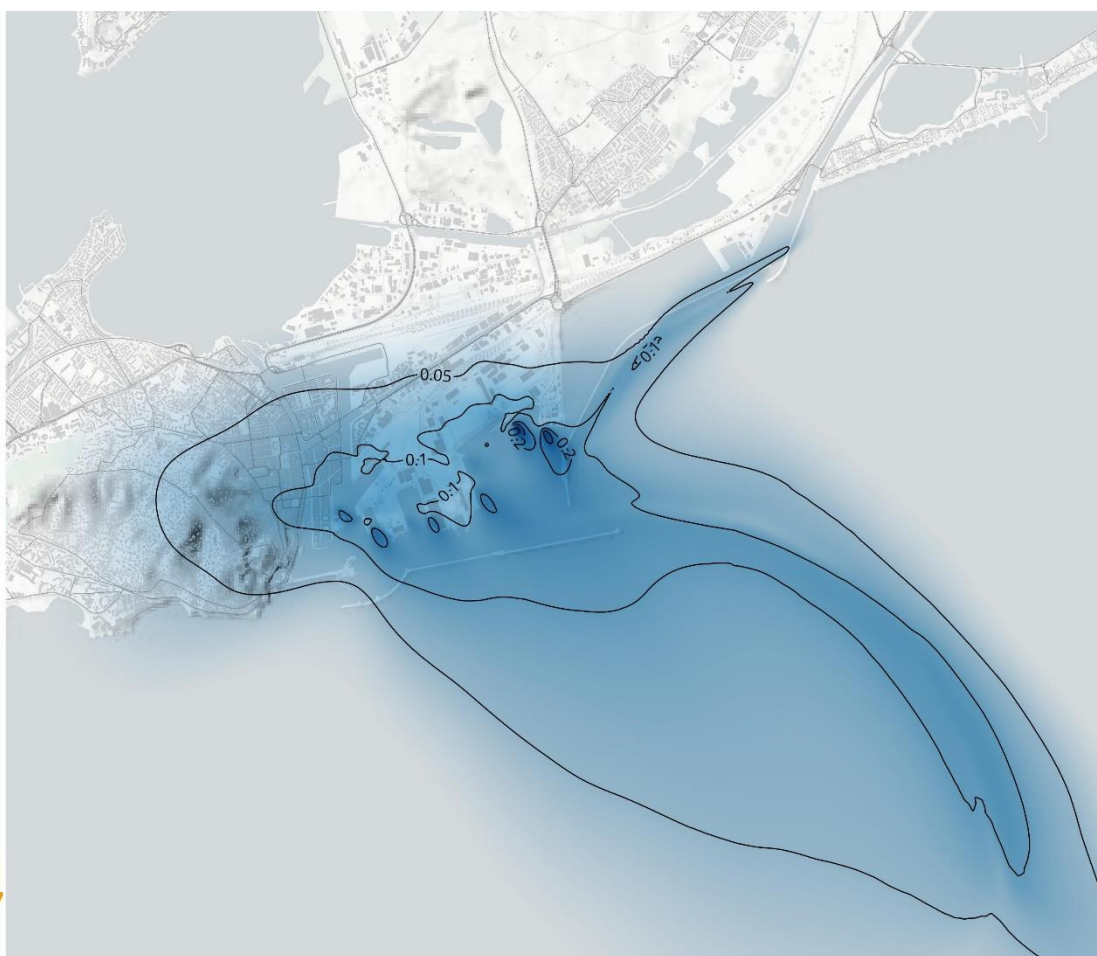
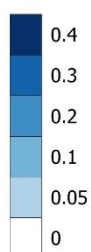
L'objectif de qualité annuel (10 µg/m³) n'est pas respecté le long des principaux axes de circulation ainsi qu'au niveau du terminal vraquier. La population riveraine exposée est de 18 650 habitants, soit près de 15% des habitants du territoire. Les concentrations diminuent rapidement avec la distance aux principales sources d'émissions. La pollution de fond en milieu urbain comme rural est de 9 µg/m³.

Sur la plateforme portuaire, **les activités dues à la manutention du vrac agroalimentaire émettraient principalement des particules grossières. Les concentrations moyennes en $PM_{2.5}$ au niveau du terminal vraquier seraient ainsi beaucoup moins impactées que celles des PM_{10} .**

Aucune influence significative du trafic maritime n'est mise en évidence sur les concentrations moyennes de particules $PM_{2.5}$.

Afin de visualiser spécifiquement l'impact du transport maritime sur les concentrations de particules fines $PM_{2.5}$, la même modélisation a été réalisée en ne conservant que les émissions issues des navires lors de leurs escales au port de Sète.

Dispersion des émissions
Concentration annuelle
(en $\mu g/m^3$) $PM_{2.5}$ - 2024



La cartographie obtenue pour les $PM_{2.5}$ est similaire à celle des PM_{10} à un léger facteur près. La contribution du trafic maritime est maximale au Sud-Est des principaux quais, avec un maximum de $0,4 \mu g/m^3$. Au centre-ville de Sète, cette contribution est d'environ $0,1 \mu g/m^3$.

5. CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

Le port de Sète-Frontignan fait partie des grandes infrastructures de transport (voyageurs et marchandises) de l'Occitanie. Malgré une part significative des émissions totales de polluantes dans l'air sur le territoire de Sète Agglopôle Méditerranée, l'impact sur les concentrations moyennes dans l'environnement du port reste limité en raison notamment d'une dispersion majoritairement favorisée vers la mer Méditerranée.

Cependant, par vent marin modéré², les polluants émis par les navires en escale peuvent être ponctuellement rabattus vers le centre-ville de Sète et Frontignan La Peyrade, s'ajoutant aux contributions des autres sources, dont le trafic routier.

L'évolution projetée des activités du port devrait permettre d'agir sur ces émissions, avec notamment l'électrification de certains quais pour que les navires n'utilisent plus leurs moteurs auxiliaires, ou encore la mise en service d'une trémie dépoussiérante au niveau du terminal vraquier. Une évaluation de la situation à l'horizon 2030 sera réalisée prochainement afin de pouvoir évaluer l'impact attendu des actions portées localement ou à plus grande échelle, en se basant notamment sur la révision prochaine du projet stratégique de Port de Sète-Sud de France pour la période 2026-2030.

² L'influence des émissions du trafic maritime lors de ces conditions défavorables est détaillé dans un rapport précédent : ["Port de Sète-Frontignan : Evaluation de la qualité de l'air, 2021"](#)

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : Présentation des polluants

ANNEXE 2 : Méthodologie de l'inventaire des émissions

ANNEXE 3 : Bilan des émissions 2019 à 2024

ANNEXE 4 : Différence entre émissions et concentrations

ANNEXE 5 : Méthodologie de la modélisation

ANNEXE 1 : ORIGINES ET EFFETS DES POLLUANTS

MESURES

1. OXYDES D'AZOTE (NO_x)

1.1. Origine

Le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO₂) sont émis lors des phénomènes de combustion. Le monoxyde d'azote NO s'oxyde rapidement en NO₂ au contact des oxydants présents dans l'air, comme l'oxygène et l'ozone. Les sources principales sont les véhicules et les installations de combustion (centrales thermiques, chauffage...). Le pot catalytique a permis, depuis 1993, une diminution des émissions des véhicules à essence, mais l'effet reste encore peu perceptible compte tenu de la forte augmentation du trafic. Le NO₂ se rencontre également à l'intérieur des locaux où fonctionnent des appareils au gaz tels que gazinières, chauffe-eau...

1.2. Effets

Le NO₂ est un gaz irritant pour les bronches. Chez les asthmatiques, il augmente la fréquence et la gravité des crises. Chez l'enfant, il favorise les infections pulmonaires.

Le NO₂ participe aux phénomènes des pluies acides, à la formation de l'ozone troposphérique – dont il est l'un des précurseurs –, à l'atteinte de la couche d'ozone stratosphérique et à l'effet de serre.

2. PARTICULES (PM₁₀, PM_{2.5})

2.1. Origine

Les particules en suspension ont une très grande variété de tailles, de formes et de compositions. Les particules dont le diamètre est inférieur à 10 µm et 2,5 µm sont appelées respectivement PM₁₀ et PM_{2.5}.

Elles ont plusieurs origines :

- les émissions directes dans l'atmosphère, provenant de sources anthropiques (voir graphique ci-dessous) ou naturelles (érosion, poussières sahariennes, embruns marins...) ;
- les transformations chimiques à partir de polluants gazeux (particules secondaires). Par exemple, dans certaines conditions, le dioxyde d'azote associé à l'ammoniac pourra se transformer en particules de nitrates et le dioxyde de soufre en sulfates ;
- les remises en suspension des particules qui s'étaient déposées au sol sous l'action du vent ou par les véhicules le long des rues.

La taille des particules émises est fonction de la source d'émission et l'on distingue :

- les particules grossières (entre 2,5 et 10 μm), principalement émises par des processus physiques (érosion ou abrasion), ainsi que des sources naturelles (pollens, embruns...)
- les particules fines (entre 0,1 et 2,5 μm), provenant essentiellement des processus de combustion ou formées chimiquement dans l'atmosphère.

2.2. Effets

Selon leur taille (granulométrie), les particules pénètrent plus ou moins profondément dans l'arbre pulmonaire. Les particules les plus fines peuvent, à des concentrations relativement basses, irriter les voies respiratoires inférieures et altérer la fonction respiratoire dans son ensemble. Certaines particules ont des propriétés mutagènes et cancérogènes.

Les particules ultrafines, actuellement les plus petites que l'on puisse mesurer et observer, ont ainsi été définies en 2018 par l'ANSES comme un des polluants prioritaires. Actuellement non réglementé, l'ANSES recommande de renforcer son suivi au niveau national.

3. DIOXYDE DE SOUFRE (SO_2)

3.1. Origine

Le dioxyde de soufre (SO_2) est issu de la combustion des énergies fossiles contenant des impuretés soufrées plus ou moins importantes : charbon, fioul. Ses principales sources en Occitanie sont les centrales thermiques, les grosses installations de combustion industrielles et les unités de chauffage individuel et collectif. Le trafic automobile (les véhicules diesel) ne constitue qu'une faible part des émissions totales (3% des émissions de l'Occitanie en 2019), surtout depuis que le taux de soufre dans le gasoil est passé de 0,2% à 0,05%.

Depuis une quinzaine d'années, le développement de l'énergie électronucléaire, la régression du fuel lourd et du charbon, une bonne maîtrise des consommations énergétiques et la réduction de la teneur en soufre des combustibles (et carburants) ont permis la diminution des concentrations ambiantes en SO_2 en moyenne de plus de 50%.

3.2. Effets

Ce gaz irritant agit en synergie avec d'autres substances, notamment les particules en suspension. Il provoque des irritations oculaires, cutanées et respiratoires.

L'exposition prolongée augmente l'incidence des pharyngites et bronchites chroniques. De nombreuses études épidémiologiques ont démontré que l'exposition au dioxyde de soufre à des concentrations d'environ 1 000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ peut engendrer ou exacerber des affections respiratoires (toux chronique, dyspnée, augmentation

des infections) et entraîner une augmentation du taux de mortalité par maladie respiratoire ou cardiovasculaire.

Le SO_2 se transforme en acide sulfurique au contact de l'humidité de l'air et participe au phénomène des pluies acides. Il contribue également à la dégradation de la pierre et des matériaux de nombreux monuments.

4. GAZ A EFFET DE SERRE (GES)

4.1. Origine

Les GES sont des composants gazeux qui absorbent le rayonnement infrarouge émis par la surface terrestre et contribuent ainsi à l'effet de serre. Les principaux GES naturellement présents dans l'atmosphère sont : la vapeur d'eau (H_2O), le dioxyde carbone (CO_2), le méthane (CH_4), le protoxyde d'azote (N_2O) et l'ozone (O_3).

4.2. Effets

L'augmentation de leurs concentrations dans l'atmosphère terrestre est l'un des facteurs à l'origine du réchauffement climatique.

ANNEXE 2 : INVENTAIRE DES EMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHERIQUES ET GES

1. Inventaire régional des émissions de polluants atmosphériques et GES

1.1. Emissions directes et indirectes

Les émissions polluantes analysées dans cet état des lieux sont **les émissions directes de polluants atmosphériques et de GES**.

Pour rappel, on classe les émissions de GES en 3 catégories dites « Scope » (pour périmètre, en anglais).

- Scope 1 / Emissions directes : il s'agit des émissions produites sur le territoire par les secteurs précisés dans l'arrêté relatif au PCAET : résidentiel, tertiaire, transport routier, autres transports, agricole, déchets, industrie, branche énergie hors production d'électricité, de chaleur et de froid. Elles sont le fait des activités qui sont localisées sur le territoire y compris celles occasionnelles (par exemple, les émissions liées aux transports à vocation touristique en période saisonnière, la production agricole du territoire, etc.). Les émissions associées à la consommation de gaz et de pétrole font partie du scope 1.
- Scope 2 / Émissions indirectes des différents secteurs liées à leur consommation d'énergie : ce sont les émissions indirectes liées à la production d'électricité et aux réseaux de chaleur et de froid, générées sur ou en dehors du territoire mais dont la consommation est localisée à l'intérieur du territoire.
- Scope 3 / Émissions induites par les acteurs et activités du territoire : elles peuvent faire l'objet d'une quantification complémentaire. Certains éléments du diagnostic portant sur les gaz à effet de serre peuvent faire l'objet d'une quantification complémentaire prenant plus largement en compte des effets indirects, y compris lorsque ces effets indirects n'interviennent pas sur le territoire considéré ou qu'ils ne sont pas immédiats.

1.2. Version des données d'inventaire

Les données d'émissions de polluants atmosphériques et GES analysées ici sont versionnées comme suit :

«ATMO_IRSV8PSF»

Cette référence est à mentionner pour toute exploitation des données et diffusion de résultats associés.

1.3. Méthodologie générale

Dans le cadre de l'arrêté du 24 août 2011 relatif au Système National d'Inventaires d'Emissions et de Bilans dans l'Atmosphère (SNIEBA), le **Pôle de Coordination nationale des Inventaires Territoriaux (PCIT)** associant le Ministère en charge de l'Environnement, l'INERIS, le CITEPA et les Associations Agréées de Surveillance de Qualité de l'Air, a mis en place un **guide méthodologique pour l'élaboration des inventaires territoriaux des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques**.

Ce guide constitue la référence nationale à laquelle chaque acteur local doit pouvoir se rapporter pour l'élaboration des inventaires territoriaux d'émission directe de polluants dans l'air. Les méthodologies par secteurs d'activités sont périodiquement mises à jour en fonction des besoins identifiés au niveau national.

Sur cette base et selon les missions qui lui sont ainsi attribuées, Atmo Occitanie réalise et maintient à jour un Inventaire Régional Spatialisé des émissions directes de polluants atmosphériques et GES, et de consommation d'énergie sur l'ensemble de la région Occitanie. L'inventaire des émissions référence une trentaine de substances avec les principaux polluants réglementés (NO_x, particules en suspension, NH₃, SO₂, CO, benzène, métaux lourds, HAP, COV, etc.) et les gaz à effet de serre (CO₂, N₂O, CH₄, etc.).

Cet inventaire des sources et quantités de polluants est notamment utilisé par les partenaires d'Atmo Occitanie comme outil d'expertise pour identifier la contribution des différents secteurs d'activité à la pollution de l'air, suivre l'évolution pluriannuelle des quantités émises, évaluer la situation de leur territoire au regard des objectifs locaux et nationaux et enfin évaluer l'impact sur les émissions polluantes de scénarios d'évolution des activités locales à plus ou moins long terme.

Les consommations d'énergie et quantités annuelles d'émissions de polluants atmosphériques et GES sont ainsi calculées pour l'ensemble de la région Occitanie, à différentes échelles spatiales (EPCI, communes, ...), et pour les principaux secteurs et sous-secteurs d'activité.

La méthodologie de calcul des émissions consiste en un croisement entre des données primaires (statistiques socioéconomiques, agricoles, industrielles, données de trafic...) et des facteurs d'émissions issus de bibliographies nationales et européennes.

$$E_{s,a,t} = A_{a,t} * F_{s,a}$$

avec :

E : émission relative à la substance 's' et à l'activité 'a' pendant la durée 't' ;

A : quantité d'activité relative à l'activité 'a' pendant le temps 't' ;

F : facteur d'émission relatif à la substance 's' et à l'activité 'a'.

La figure ci-dessous présente un schéma de synthèse de l'organisation du calcul des émissions de polluants atmosphériques et GES, et leur utilisation dans le cadre du dispositif intégré d'évaluation de la qualité de l'air.

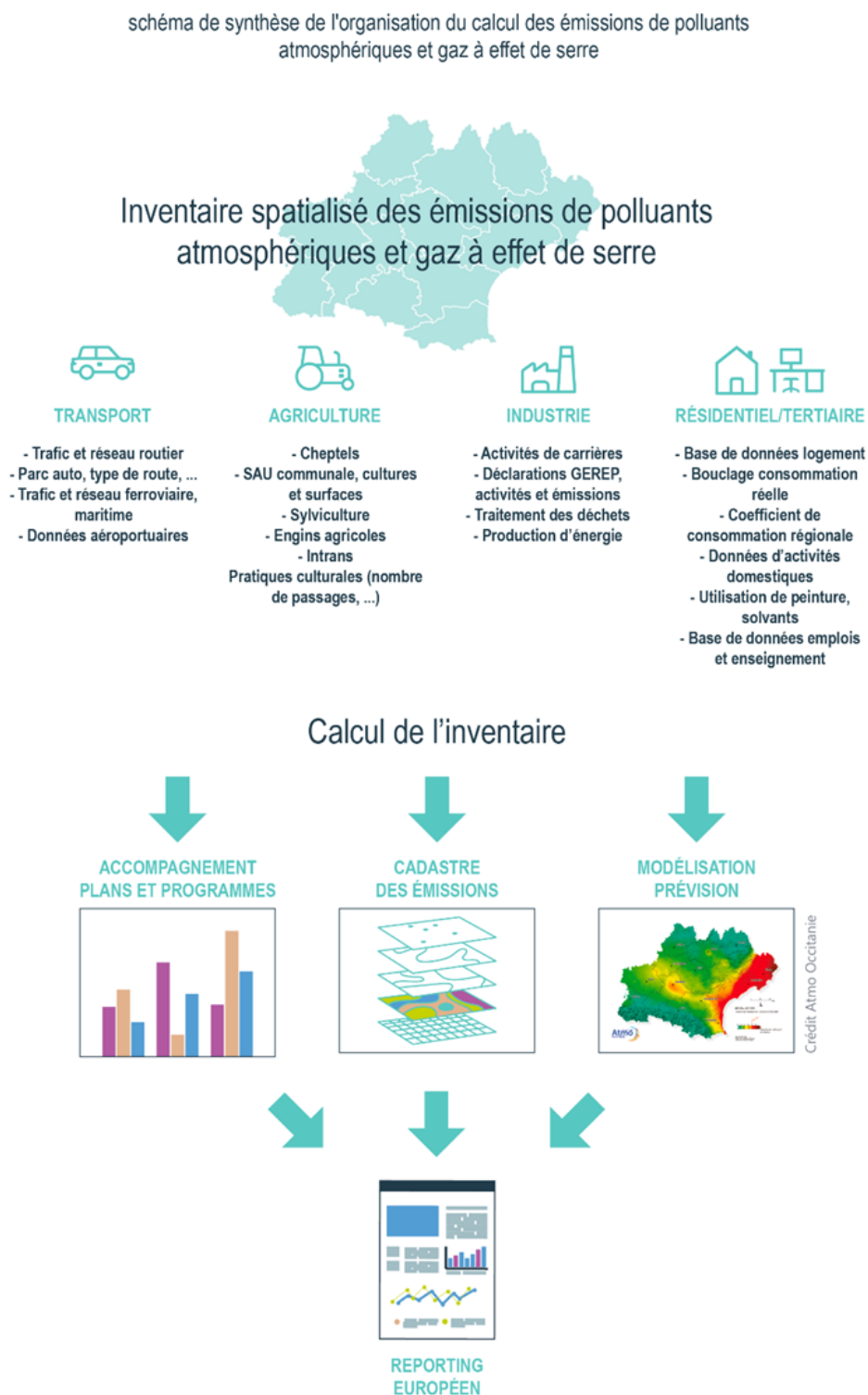


Figure 1 : L'inventaire des émissions réalisé par Atmo-Occitanie

Le pouvoir de réchauffement global (PRG) représente l'impact d'un gaz à effet de serre sur le climat, en comparaison au CO₂ dont le PRG est fixé arbitrairement à 1. Cet indice, associé à chaque gaz à effet de serre, correspond au forçage radiatif cumulé sur une période donnée (la période de référence a été fixée à 100 ans dans le cadre de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto) induit par une quantité de GES émise.

Le PRG permet de convertir les émissions des différents GES en "équivalent CO₂" (« eq CO₂ »). Cette conversion permet de comparer l'impact relatif des différents gaz à effet de serre sur le changement climatique et de définir des objectifs de réduction des émissions de GES à long terme dans une même unité pour tous les GES.

Le PRG de chaque GES est déterminé par le GIEC au fur et à mesure de ses rapports d'évaluation (*Assessment Reports* ou AR). Les PRG utilisés dans l'inventaire régional des émissions de GES en Occitanie sont ceux fournis par le 6^{ème} rapport du GIEC (2021).

Les GES pris en compte dans l'inventaire régional des émissions en Occitanie et le PRG associé sont indiqués ci-dessous.

Gaz à effet de serre	PRG
CO ₂	1
CH ₄	27,9
N ₂ O	273

Source : 6^{ème} rapport du GIEC, 2021

1.4. Méthodologie par secteurs

Secteur du transport

Les émissions associées au trafic routier sont liées à plusieurs types de phénomènes qui peuvent être classés en trois catégories :

- Les émissions à l'échappement (combustion du carburant des moteurs) ;
- Les émissions liées à l'usure des pièces mécaniques des véhicules (pneus, freins) et l'usure de la route;
- Les émissions liées au réenvol des particules au passage des véhicules sur la route.

Cette dernière catégorie n'est pas répertoriée en tant qu'émissions *directes* de polluants et de GES et n'est donc pas intégrée dans les totaux présentés ici. Cependant dans le cadre de modélisation de la qualité de l'air et d'étude de la dispersion des polluants, cette source d'émissions est prise en compte.

Les émissions dues au trafic routier sont calculées à la commune, et sont disponibles par tronçon dans le cas du réseau structurant.

Le calcul des émissions de ce secteur est basé sur la méthodologie COPERT qui permet de convertir des données caractéristiques du trafic automobile (trafic moyen journalier annuel, pourcentage de poids lourds, vitesse moyenne de circulation...) en émissions de polluants. Un facteur d'émission est attribué à chaque polluant et pour chaque catégorie de véhicule. Il est déterminé en fonction du type de véhicule (véhicule particulier, poids lourds...), de la vitesse de circulation, du type de moteur (essence ou diesel), du cylindrée du véhicule et de sa date de mise en circulation pour tenir compte des normes d'émissions Euro qui fixent les limites maximales de rejets de polluants pour les véhicules roulants neufs.

Atmo Occitanie dispose de données de comptages fournies par différentes sources (Conseils Départementaux, ASF, DIRSO, DIRMED, ...) pour les années 2008 à 2023 sur l'ensemble de la Région Occitanie. Les partenaires d'Atmo Occitanie fournissent aussi, lorsqu'ils en ont, des données de comptages réalisés sur leur territoire, ce qui permet d'enrichir grandement la connaissance locale de l'état du trafic et donc d'estimer au mieux les émissions polluantes qui en résultent. Ces données de comptages sont utilisées sous la forme de TMJA (Trafic Moyens Journaliers Annuels) et sont la base du calcul des émissions du trafic routier sur le réseau structurant.

L'inventaire régional des émissions permet, en outre, de calculer les émissions polluantes dues aux modes de transport autres que routier sur la région. Sur le territoire de Sète Agglopôle Méditerranée, sont considérés le trafic ferroviaire et le trafic maritime, détaillé au §2 de cette annexe.

Secteurs résidentiel - tertiaire

Les émissions de polluants atmosphériques et GES du secteur résidentiel sont calculées pour plusieurs sous-secteurs. Les différents modes de chauffages utilisés sur le territoire sont les principaux contributeurs aux émissions de polluants. Afin d'évaluer les consommations énergétiques des logements, les données communales de l'INSEE sont utilisées (année d'achèvement des logements, logement individuel ou collectifs, prise en compte des résidences principales et secondaires, combustibles utilisés par usage, ...).

Des coefficients unitaires de consommation énergétique, fonction de tous ces paramètres, et fournis pour la région Occitanie sont alors utilisés pour estimer les consommations énergétiques, par commune.

Ces consommations sont corrigées pour prendre en compte la rigueur du climat. Des DJU (Degrés Jours Unifiés) sont calculés au niveau communal pour une plus grande précision et pour notamment prendre en compte l'altitude de la commune.

Enfin, un rebouclage est effectué au niveau territorial le plus fin possible grâce aux déclarations de consommations, notamment pour le gaz et l'électricité au travers de l'utilisation des données disponibles en open data. Ainsi les économies d'énergie réellement relevées pour les communes d'un territoire sont intégrées.

D'autres sources sont prises en compte dans l'estimation des émissions de polluants atmosphériques, comme l'utilisation domestique de solvants, de peintures, les émissions dues aux petits outillages des particuliers ainsi qu'une estimation des émissions dues au brûlage domestique de déchets verts.

Concernant le secteur tertiaire, seules les émissions polluantes associées à l'usage du chauffage dans les bâtiments tertiaires sont quantifiées. Huit secteurs d'activité sont pris en compte dans les calculs de consommation et d'émissions polluantes du secteur tertiaire dont les bureaux, commerces, café-hôtel-restaurants, les établissements de santé ainsi que les effectifs des établissements d'enseignements scolaires tous niveaux.

Les effectifs par branche, par commune et par année sont donnés par la base CLAP de l'INSEE (Connaissance Locale de l'Appareil Productif) jusqu'en 2015 et prolongés selon la tendance observée localement sur les années suivantes. La consommation énergétique est estimée de la même façon que pour le secteur résidentiel et tient compte des données réelles de consommation disponibles en open data, du niveau communal au niveau régional selon la disponibilité des données.

Enfin les chaufferies collectives biomasse alimentant des bâtiments résidentiels et tertiaires sont intégrées, afin de préciser la consommation réelle et locale de bois pour les communes concernées.

Secteur agricole

Les émissions dues au secteur agricole dans son ensemble sont estimées selon plusieurs sources dont les principales sont :

- Les émissions dues aux cheptels présents sur le territoire : fermentation entérique, déjections, ...
- Les émissions dues aux cultures : apport d'engrais, passage d'engins, ...
- Les émissions dues au parc d'engins agricoles estimé sur le territoire.
- Les émissions issues de la consommation énergétique pour les bâtiments agricoles.

Les données structurantes du calcul d'émission sont les données du RGA (Recensement Général Agricole 2000 et 2010) et les données départementales et annuelles issues de la Statistique Agricole Annuelle (SAA, AGRESTE). Ces données d'activités (cheptels, cultures, parc d'engins) sont annualisées et réparties par commune, puis croisées à des facteurs d'émissions spécifiques.

D'autres données sont utilisées afin d'affiner le calcul des émissions, comme le nombre de passages par type de culture et type de travail, les quantités d'engrais utilisées, l'évolution annuelle estimée du parc d'engins.

La méthode de calcul des émissions est basée sur une approche statistique utilisant la Surface Agricole Utile (SAU) comme clé de répartition lorsque les données d'activité sont indisponibles car soumises au secret statistique (SS). Cette situation est courante pour les communes très urbanisées comportant peu d'exploitations agricoles.

2. Inventaire des émissions sur le port de Sète-Frontignan

La méthodologie de la réalisation de l'inventaire des émissions s'appuie sur les données réelles d'activité de la plateforme portuaire. Celles-ci nous ont été communiquées par Port Sud de France ainsi que d'autres entreprises intervenant sur la zone portuaire.

La réalisation d'un inventaire des émissions nécessite l'identification et la spatialisation des sources d'émissions de polluants et de GES dans l'atmosphère pour les différentes activités émettrices. Les paragraphes ci-dessous détaillent par secteur les données disponibles et les hypothèses prises en compte pour aboutir à cette première version de l'inventaire des émissions sur le port de Sète.

Les prochaines versions viseront à améliorer ces estimations, soit par l'intégration de nouvelles données, soit par une définition des hypothèses plus proches des activités réelles, notamment pour les postes d'émissions les plus importants.

2.1. Trafic maritime

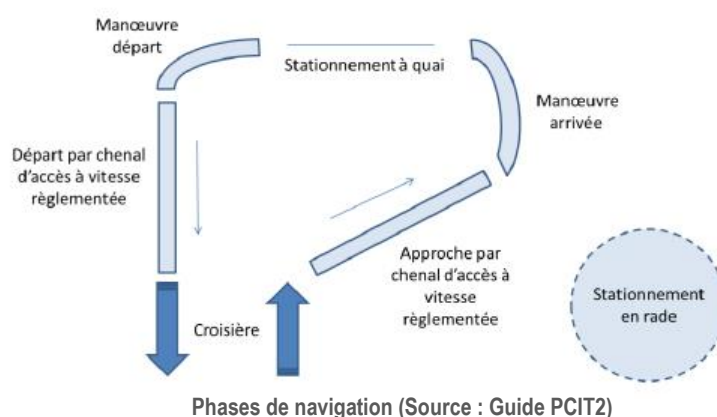
Les émissions du trafic maritime sont calculées selon la méthode décrite dans le Guide méthodologique national établi par le PCIT (Pôle de Coordination nationale des Inventaires Territoriaux). Ce calcul concerne les activités de transport de marchandises et de passagers et exclut donc les activités de pêche qui font l'objet d'un calcul différent et la navigation de plaisance qui n'est pas prise en compte dans l'inventaire annuel.

Le partenariat établi a permis l'acquisition de données de trafic détaillées, permettant un inventaire plus précis des émissions maritimes. Ce calcul détaillé utilise pour chaque escale de navire :

- La date et l'heure d'arrivée et de départ
- La catégorie de navire
- Le lieu de stationnement dans l'enceinte du port
- La jauge brute du navire
- Le nombre de remorqueurs intervenant dans la manœuvre

Les émissions sont calculées pour les 4 phases de navigation :

- Le stationnement des navires à quai
- Les phases de manœuvres guidées par les remorqueurs
- La phase d'approche où la vitesse des navires est réduite
- La phase de croisière.

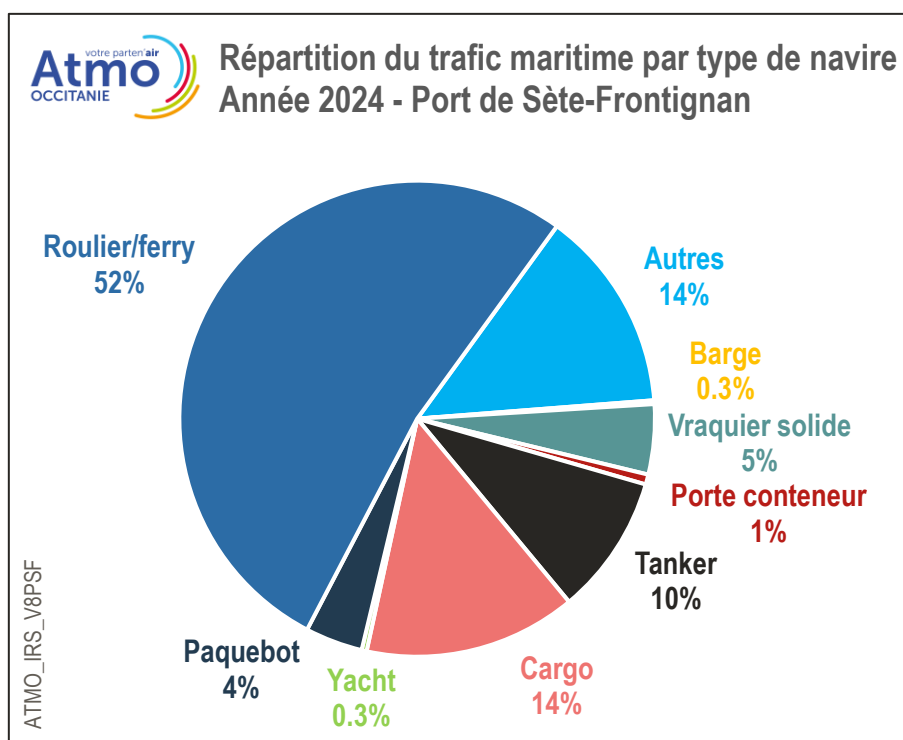


Les émissions de la phase croisière ne sont pas comptabilisées dans le total des émissions polluantes affectées à la zone portuaire, car elles ont lieu à distance des côtes, entre les limites administratives du port, et le début des eaux territoriales.

Les émissions des pilotines, qui permettent aux pilotes du port de monter et descendre dans les navires pour effectuer les phase d'approche de manœuvre et de stationnement, sont estimées à partir de leur consommation réelle de carburant sur l'année 2019 puis projetées jusqu'en 2023 à partir de la tendance trafic des navires de plus de 55m.

Les navires comptabilisés dans l'enceinte du port sont répartis en 9 grandes catégories : roulier/ferry, paquebot, yacht, cargo, tanker, porte-conteneur, vraquier solide, barge et autres. A chacune de ces catégories correspondent des caractéristiques standard, indiquées dans le guide PCIT telles que :

- Le type de motorisation principale du navire
- Les puissances de motorisation principale et auxiliaire
- Le type de carburant utilisé



Sur les 1 177 escales de 2024, plus de la moitié concerne des ferries ou roulier. Cette catégorie regroupe les ferries assurant le transport de voyageur (214 escales) ainsi que des navires rouliers transportant des véhicules neufs ou d'occasions (402 escales). 14% des navires faisant escale sont des cargos, 10% des tankers et 5% des vraquiers solides. Le port de Sète accueille un nombre réduit de porte-conteneurs, de paquebots ou de yachts. 14% du trafic (162 escales) ne s'inscrit dans aucune des catégories citées précédemment et sont alors groupées dans une catégorie « Autres ». On y retrouve en grande majorité les péniches.

Le calcul prend en compte l'utilisation de fioul domestique lors de la navigation à proximité ou dans l'enceinte du port (approche, manœuvre et stationnement) et du fioul lourd en phase de croisière.

Toutes ces informations permettent de calculer une consommation de carburant. Les émissions sont ensuite calculées à l'aide de facteurs d'émissions issus de la base de données OMINEA.

Pour spatialiser les émissions, la localisation des quais d'escale et les trajectoires de navigation ont également été récupérées.

2.2. Secteur industriel

Les émissions liées au secteur industriel de Port Sud de France ont été séparées en trois postes d'émissions : les émissions industrielles provenant de sources fixes, les émissions issues de la manutention et du stockage et les émissions des engins mobiles non routiers opérant sur la zone portuaire.

Émissions industrielles fixes

Deux sites industriels ont été pris en compte sur l'inventaire des sources fixes dans l'enceinte du port, l'usine de transformation des graines oléagineuses SAIPOL et l'usine de broyage LAFARGE.

Pour SAIPOL, les émissions sont déclarées par l'industriel dans GEREPE et ont été obtenues depuis la base de données BDREP, elles ont ensuite été vérifiées et validées.

Pour LAFARGE, les données 2020 ont directement été récupérées auprès de l'industriel qui n'est pas soumis à la déclaration GEREPE. Les émissions pour 2021 à 2024 ont été prises égales à celles de 2020 en absence de nouvelles données transmises par LAFARGE. Ce site émet principalement des particules provenant du broyeur et du séparateur. Seules les flux de TSP (Total Suspended Particules) ont été transmises par l'industriel. A partir des flux et du nombre d'heure de fonctionnement les émissions de TSP ont été évaluées. Puis à partir de granulométries proposées à l'industriel, les émissions de PM_{10} et $PM_{2.5}$ ont été calculées, les ratios suivants ont été appliqués $PM_{10}/TSP = 0,7$ et $PM_{2.5}/TSP = 0,3$.

Émissions provenant des engins mobiles non routiers (EMNR)

Deux grandes familles d'EMNR ont été considérées, les grues et les engins mobiles au sol.

Les grues

Une consommation annuelle pour chaque grue a été estimée à partir des consommations totales chaque année et du nombre d'heures de fonctionnement de chaque grue.

Ces données de consommation ont ensuite été multipliées par les facteurs d'émissions issus de la littérature (rapport OMINEA 2024) afin d'évaluer les émissions des grues.

Les EMNR au sol

Pour les EMNR au sol des données de consommation de carburant (gazole non routier, gazole, propane et essence) des principaux opérateurs nous ont été communiquées. De la même manière que pour les grues, les données ont été multipliées par le facteur d'émissions correspondant afin de calculer les émissions liées à ces EMNR.

Les données 2024, non encore disponibles au moment du calcul des émissions, sont prises égales à celle de l'année 2023.

A noter que les données récupérées en 2022 sont plus complètes que pour les trois années précédentes, avec des données de consommations d'EMNR de 12 entreprises, contre seulement les deux plus importantes pour les années 2019 à 2021.

Émissions provenant de la manutention et le stockage

Emissions liées au stockage

Pour le calcul des émissions liées au stockage de matériaux solides sur le port, nous avons utilisé le « calculateur d'érosion éolienne des piles de stockage et des zones exposées » basé sur une méthodologie de l'US EPA et mis à disposition sur le site du ministère de l'environnement du Canada¹.

(<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/inventaire-national-rejets-polluants/declaration/outils-calcul-emissions/calculateur-erosion-eolienne-piles-stockage-zones-exposees.html>).

Ce calculateur prend en compte de nombreux paramètres, tels que la nature du matériau stocké, la hauteur du tas, la fréquence des interventions sur le tas, les paramètres météorologiques (vent, pluviométrie), mais également si un traitement de réduction des émissions est appliqué.

Dans le cadre de cette étude, seules les émissions liées au stockage du coke ont été calculées. Le vrac agroalimentaire n'est pas stocké à l'air libre, il n'y a donc pas d'émission associée à son stockage.

Nous avons considéré un tas de coke de 10 m de haut sur lequel il y a plusieurs interventions par semaine et l'application d'eau pour limiter les émissions.

Emissions liées à la manutention

Les émissions liées à la manutention proviennent à la fois de la manutention des céréales et de coke. Le calcul appliqué est basé sur les quantités de matériaux manutentionnés transmis par le Port de Sète et sur les facteurs d'émissions issus de la littérature (rapport OMINEA 2024).

Il est à noter que les facteurs d'émissions sont des facteurs d'émissions « génériques » qui ne sont pas spécifiques du type de manutention mis en œuvre sur le Port de Sète, et sans tenir compte d'éventuelle mesure limitant les émissions. Ainsi, il est probable que les émissions calculées surestiment légèrement les émissions réelles.

2.3. Transport routier

Les principaux axes routiers à l'intérieur du port de Sète-Frontignan ont été pris en compte. Le trafic routier circulant sur ces axes est issu de données comptage fournies par Port Sud de France : trafic moyen journalier annuel et pourcentage de poids lourd. Le calcul des émissions est ensuite basé sur la méthodologie COPERT, selon la même méthode que l'inventaire d'émission régional d'Atmo Occitanie.

¹<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/inventaire-national-rejets-polluants/declaration/outils-calcul-emissions/calculateur-erosion-eolienne-piles-stockage-zones-exposees.html>

2.4. Transport ferroviaire

Les émissions du transport ferroviaire sur la plateforme portuaire sont estimées à partir des trafics journaliers fournis par le port de Sète-Frontignan. Elles sont calculées selon la méthode décrite dans le Guide méthodologique national établi par le PCIT (Pôle de Coordination nationale des Inventaires Territoriaux) : à partir du trafic ferroviaire, du kilométrage parcouru et de facteurs unitaires de consommations, une consommation ferroviaire est estimée. Les émissions sont ensuite calculées à partir des facteurs d'émissions OMINEA.

ANNEXE 3 : BILAN DES EMISSIONS DE 2019 A 2024 DANS L'ENCEINTE PORTUAIRE

Les tableaux ci-dessous présente les émissions calculées pour les principaux secteurs et sous-secteurs dans l'enceinte du port de Sète-Frontignan.

Source d'émissions	Emissions en 2019 – Enceinte du port de Sète-Frontignan				
	GES (t _{eqCO2})	NOx (t)	PM ₁₀ (t)	PM _{2.5} (t)	SO ₂ (t)
<i>Trafic maritime - Stationnement à quai</i>	21 863,0	492,3	6,5	5,5	13,7
<i>Trafic maritime - Manœuvre</i>	2 368,6	52,0	5,4	4,6	40,9
<i>Trafic maritime - Phase d'approche</i>	2 114,9	46,4	4,9	4,1	36,5
Total trafic maritime	26 346,4	590,7	16,8	14,3	91,1
Industries	37 790,8	86,3	0,7	0,5	0,1
<i>EMNR</i>	1 257,4	5,2	0,5	0,5	0,0
<i>Manutention vrac agroalimentaire</i>			59,4	2,3	
<i>Manutention coke de pétrole et charbon criblé</i>			0,5	0,1	
<i>Stockage du coke de pétrole et charbon criblé</i>			0,1	0,0	
Total manutention et stockage	1 257,4	5,2	60,5	2,9	0,0
Transport ferroviaire	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport routier	289,2	0,8	0,1	0,1	0,0
Total général	65 690,3	683,0	78,1	17,7	91,2

ATMO_IRS_V8PSF

Source d'émissions	Emissions en 2020 – Enceinte du port de Sète-Frontignan				
	GES (t _{eqCO2})	NOx (t)	PM ₁₀ (t)	PM _{2,5} (t)	SO ₂ (t)
<i>Trafic maritime - Stationnement à quai</i>	24 797,4	554,6	7,4	6,3	15,5
<i>Trafic maritime - Manœuvre</i>	1 826,5	39,8	2,2	1,8	5,8
<i>Trafic maritime - Phase d'approche</i>	1 613,7	35,2	1,9	1,6	5,1
Total trafic maritime	28 237,5	629,6	11,5	9,7	26,4
Industries	39 603,5	36,0	0,2	0,2	0,7
<i>EMNR</i>	1 461,5	5,5	0,5	0,5	0,0
<i>Manutention vrac agroalimentaire</i>			49,8	1,9	
<i>Manutention coke de pétrole et charbon criblé</i>			0,13	0,02	
<i>Stockage du coke de pétrole et charbon criblé</i>			0,08	0,01	
Total manutention et stockage	1 461,5	5,5	50,5	2,4	0,0
Transport ferroviaire	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport routier	244,7	0,7	0,1	0,0	0,0
Total général	69 553,5	671,7	62,3	12,4	27,2

ATMO_IRS_V8PSF

Source d'émissions	Emissions en 2021 – Enceinte du port de Sète-Frontignan				
	GES (t _{eqCO2})	NOx (t)	PM ₁₀ (t)	PM _{2,5} (t)	SO ₂ (t)
<i>Trafic maritime - Stationnement à quai</i>	22 437,5	498,4	6,7	5,7	14,0
<i>Trafic maritime - Manœuvre</i>	2 192,8	47,5	2,6	2,2	7,0
<i>Trafic maritime - Phase d'approche</i>	1 962,1	42,5	2,3	2,0	6,2
Total trafic maritime	26 592,4	588,3	11,6	9,9	27,2
Industries	46 079,2	29,5	0,2	0,1	0,1
<i>EMNR</i>	1 526,9	5,2	0,45	0,43	0,01
<i>Manutention vrac agroalimentaire</i>			58,1	2,23	
<i>Manutention coke de pétrole et charbon criblé</i>			0,20	0,03	
<i>Stockage du coke de pétrole et charbon criblé</i>			0,08	0,01	
Total manutention et stockage	1 526,9	5,2	58,9	2,7	0,0
Transport ferroviaire	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport routier	265,2	0,6	0,1	0,1	0,0
Total général	74 470,2	623,6	70,8	12,7	27,3

ATMO_IRS_V8PSF

Source d'émissions	Emissions en 2022 – Enceinte du port de Sète-Frontignan				
	GES (t _{eqCO2})	NOx (t)	PM ₁₀ (t)	PM _{2,5} (t)	SO ₂ (t)
<i>Trafic maritime - Stationnement à quai</i>	22 680,7	500,4	6,8	5,7	14,5
<i>Trafic maritime - Manœuvre</i>	2 579,2	55,4	3,1	2,6	8,2
<i>Trafic maritime - Phase d'approche</i>	2 318,1	49,8	2,8	2,3	7,4
Total trafic maritime	27 578,1	605,7	12,6	10,7	30,0
Industries	47 940,5	24,0	0,2	0,2	0,3
<i>EMNR</i>	3 126,7	10,0	0,75	0,71	0,02
<i>Manutention vrac agroalimentaire</i>			57,9	2,22	
<i>Manutention coke de pétrole et charbon criblé</i>			0,19	0,03	
<i>Stockage du coke de pétrole et charbon criblé</i>			0,07	0,01	
Total manutention et stockage	3 126,7	10,0	58,9	3,0	0,0
Transport ferroviaire	6,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport routier	276,6	0,6	0,1	0,1	0,0
Total général	78 928,8	640,4	71,8	13,9	30,3

ATMO_IRS_V8PSF

Source d'émissions	Emissions en 2023 – Enceinte du port de Sète-Frontignan				
	GES (t _{eqCO2})	NOx (t)	PM ₁₀ (t)	PM _{2,5} (t)	SO ₂ (t)
<i>Trafic maritime - Stationnement à quai</i>	26 495,6	584,6	7,9	6,7	16,9
<i>Trafic maritime - Manœuvre</i>	3 029,8	65,1	3,6	3,1	9,6
<i>Trafic maritime - Phase d'approche</i>	2 659,1	57,2	3,2	2,7	8,4
Total trafic maritime	32 184,5	706,8	14,7	12,5	35,0
Industries	53 825,9	25,8	0,5	0,4	0,0
<i>EMNR</i>	3 126,7	10,0	0,75	0,71	0,02
<i>Manutention vrac agroalimentaire</i>			54,3	2,08	
<i>Manutention coke de pétrole et charbon criblé</i>			0,31	0,05	
<i>Stockage du coke de pétrole et charbon criblé</i>			0,09	0,01	
Total manutention et stockage	3 126,7	10,0	55,5	2,9	0,0
Transport ferroviaire	6,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport routier	242,8	0,6	0,1	0,0	0,0
Total général	89 386,7	743,3	70,8	15,7	35,0

ATMO_IRS_V8PSF

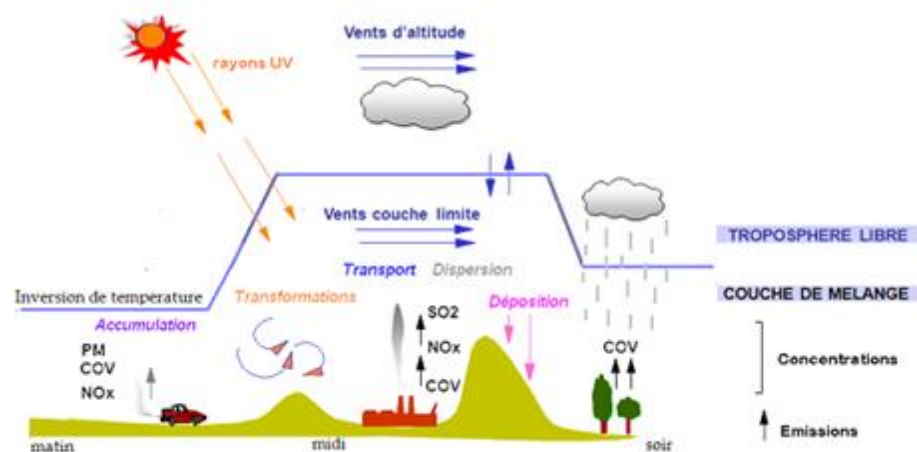
Source d'émissions	Emissions en 2024 – Enceinte du port de Sète-Frontignan				
	GES (t _{eqCO2})	NOx (t)	PM ₁₀ (t)	PM _{2,5} (t)	SO ₂ (t)
<i>Trafic maritime - Stationnement à quai</i>	23 785,9	524,8	7,1	6,0	15,2
<i>Trafic maritime - Manœuvre</i>	2 951,3	63,4	3,5	3,0	9,4
<i>Trafic maritime - Phase d'approche</i>	2 581,7	55,5	3,1	2,6	8,2
Total trafic maritime	29 318,9	643,7	13,7	11,6	32,7
Industries	53 825,9	25,8	0,5	0,4	0,2
<i>EMNR</i>	3 279,5	10,5	0,78	0,74	0,02
<i>Manutention vrac agroalimentaire</i>			54,2	2,08	
<i>Manutention coke de pétrole et charbon criblé</i>			0,27	0,04	
<i>Stockage du coke de pétrole et charbon criblé</i>			0,10	0,02	
Total manutention et stockage	3 279,5	10,5	55,4	2,9	0,0
Transport ferroviaire	6,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport routier	242,8	0,6	0,1	0,0	0,0
Total général	86 674,0	680,6	69,7	14,9	33,0

ATMO_IRS_V8PSF

ANNEXE 4 : EMISSIONS ET CONCENTRATIONS

- **Les émissions de polluants** correspondent aux quantités de polluants directement rejetées dans l'atmosphère par les activités humaines (cheminées d'usine ou de logements, pots d'échappement, agriculture...) ou par des sources naturelles (volcans, ou composés émis par la végétation et les sols).
- **Les concentrations de polluants** caractérisent la qualité de l'air que l'on respire, et s'expriment le plus souvent en microgrammes par mètre cube ($\mu\text{g}/\text{m}^3$).

La qualité de l'air dépend des émissions même s'il n'y a pas de lien simple et direct entre les deux. En effet, la qualité de l'air résulte d'un équilibre complexe entre la quantité de polluants rejetée dans l'air et toute une série de phénomènes auxquels ces polluants vont être soumis une fois dans l'atmosphère sous l'action des conditions météorologiques.

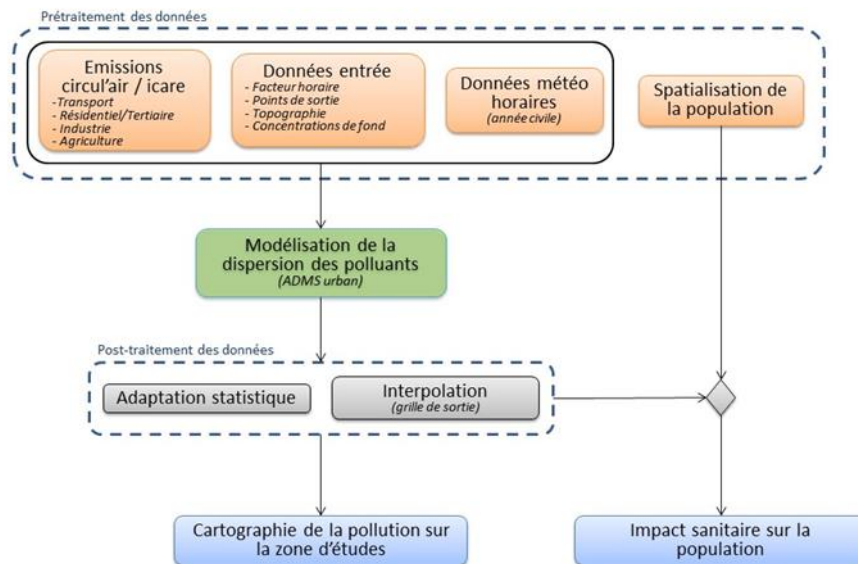


Ainsi à partir d'émissions de polluants équivalentes en lieu et en intensité, les niveaux de polluants dans l'environnement peuvent varier d'un facteur cinq suivant les conditions météorologiques plus ou moins favorables à la dispersion, ou au contraire à la concentration de ces polluants. La connaissance de ces émissions est donc primordiale pour la surveillance de la qualité de l'air.

ANNEXE 5 : METHODOLOGIE MODELISATION DES CONCENTRATIONS DE POLLUANTS ATMOSPHERIQUES

1.1. Principe de la méthode

Méthodologie utilisée pour la modélisation de la dispersion à fine échelle sur la zone d'études



Le modèle ADMS-Urban permet de simuler la dispersion des polluants atmosphériques issus d'une ou plusieurs sources ponctuelles, linéiques, surfaciques ou volumiques selon des formulations gaussiennes.

Ce logiciel permet de décrire de façon simplifiée les phénomènes complexes de dispersion des polluants atmosphériques. Il est basé sur l'utilisation d'un modèle Gaussien et prend en compte la topographie du terrain de manière assez simplifiée, ainsi que la spécificité des mesures météorologiques (notamment pour décrire l'évolution de la couche limite).

Le principe du logiciel est de simuler heure par heure la dispersion des polluants dans un domaine d'étude sur une année entière, en utilisant des chroniques météorologiques réelles représentatives du site. A partir de cette simulation, les concentrations des polluants au sol sont calculées et des statistiques conformes aux réglementations en vigueur (notamment annuelles) sont élaborées. L'utilisation de données météorologiques horaires sur une année permet en outre au modèle de pouvoir calculer les percentiles relatifs à la réglementation.

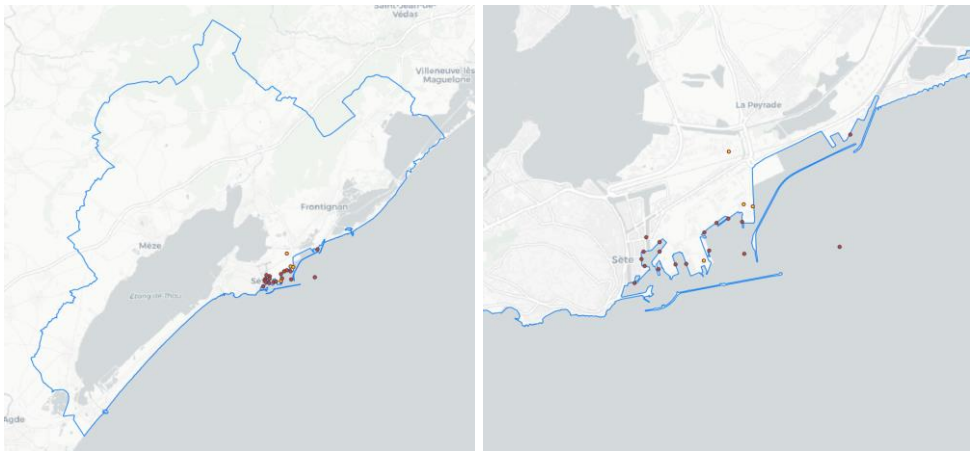
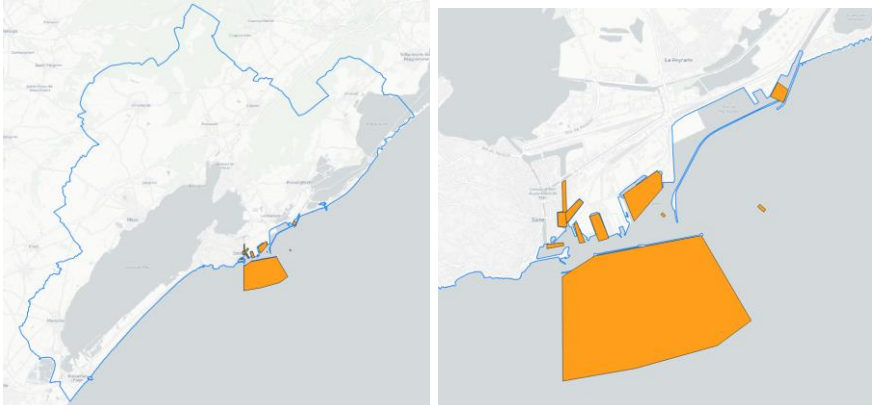
Le logiciel ADMS-Urban est un modèle gaussien statistique cartésien. Le programme effectue les calculs de dispersion individuellement pour chacune des sources (ponctuelles, linéiques et surfaciques) et somme pour chaque espèce les contributions de toutes les sources de même type.

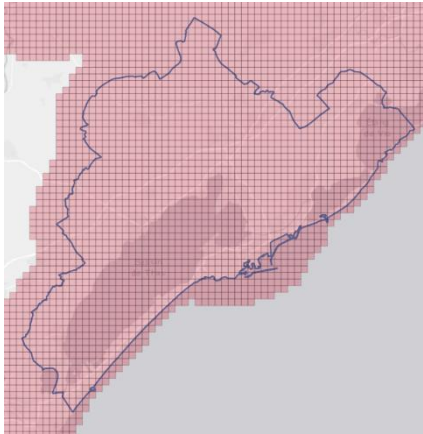
Pour le dioxyde d'azote, les émissions introduites dans ADMS-Urban concernent les NOx. Or seule une partie de NOx est oxydée en NO₂ en sortie des pots d'échappement. L'estimation des concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) à partir de celles d'oxydes d'azote (NOx) est réalisée par le biais de 2 types de module intégrés dans le logiciel ADMS-Urban.

1.2. Données d'émissions en entrée

Géo référencement des émissions de la zone portuaire de Sète-Frontignan

Une fois calculées, les émissions sont intégrées au modèle ADMS. Pour cela les émissions sont associées à des objets géo référencés (points, lignes, surface ou volume) selon leur nature.

Domaine à modéliser	La zone couvre tout le territoire de Sète Agglopôle Méditerranée. 
Emissions ponctuelles Il s'agit des émissions canalisées, en sortie de cheminée.	Ces émissions incluent : • Les principaux rejets industriels de la zone. Cela concerne les rejets des établissements dans l'enceinte du port ainsi qu'à l'extérieur (incinérateur d'ordure ménagère par exemple). • Les émissions maritimes lors du stationnement à quai des navires 
Emissions surfaciques	Ce sont toutes les émissions maritimes en phase manœuvre, ainsi que les émissions "à quai" pour les navires stationnant en rade. 

Emissions linéiques Ce sont des émissions que l'on peut attribuer à une ligne comme les axes routiers.	Cela concerne principalement les émissions trafic : • Trafic routier linéique (en rouge dans les images ci-dessous) • Phase approche des navires (en bleu dans les images ci-dessous) Dans l'enceinte portuaire, nous avons également ajouté les émissions liées à la manutention verticale des grues installées sur les quais « E », « H » et I. 
Emissions volumiques	Cela inclut : • Les carrières sur le domaine modélisé • Le stockage et la manutention de coke à charbon au terminal vraquier • La manutention du vrac agroalimentaire au terminal vraquier 
Cadastre Toutes les émissions qui n'ont pas pu être définies explicitement dans les types identifiés ci-dessus sont intégrées à un cadastre. Cela concerne principalement les émissions d'autres secteurs d'activités. Le cadastre est une grille composée de cellules dont la résolution est définie selon le domaine d'étude à traiter.	Le modèle de dispersion atmosphérique prend en compte l'ensemble des émissions sur le territoire modélisé. Pour cela, nous avons créé une grille avec une maille de 500 mètres de résolution. Ce cadastre inclut : • Emissions issues des chaufferies • Emissions issues de la végétation • Emissions issues du stockage de carburant • Emissions diffuses issues des véhicules motorisés • Autres 

Zoom sur les émissions maritimes :

La spécificité du domaine étudié est liée notamment à l'introduction des émissions maritimes dans le domaine d'étude. Comme vu dans la table précédente, selon la phase des escales, les émissions maritimes sont attribuées à des objets géo référencés différents. Nous avons ainsi distingué les phases à quai, manœuvre et approche. La phase croisière, se situant au-delà de la zone d'étude, n'a pas été traitée ici.

Phase à quai :

Pour cette phase nous avons défini une source pour chaque quai identifié dans le fichier des escales 2021. Aussi afin de différencier les émissions des Roro/Ferries (hauteur des rejets à 30 mètres) des autres navires (hauteur des rejets à 15 mètres), une source complémentaire a été ajoutée au niveau de tous les quais où ce type de navire a été identifié. Cela correspond à un total de 19 sources ponctuelles, dont 7 sont associées aux émissions des Roro/Ferries. L'ensemble de ces sources sont présentées sur la figure suivante. Chaque source se trouve au centre du quai.

En 2024, aucune émission n'a été identifiée sur les quais du Vieux Port et du Canal Maritime. En 2021, deux nouveaux quais ont été créés au niveau du bassin DARSE2 : le quai I1 et Ipen. Ils ont été également modélisés en 2024.

A noter : le stationnement en RADE peut se faire dans une large zone au sud de l'épi Dellon, et les émissions associées au stationnement des navires en rade ne sont pas localisées précisément, mais attribuées à toute la zone, comme pour la phase manœuvre.

Phase manœuvre

Lors de cette phase, les navires sont en déplacement sur un bassin donné. De ce fait, nous avons choisi de définir des sources surfaciques couvrant chaque bassin, et permettant d'englober toutes les trajectoires possibles. Pour cette phase nous avons identifié pour 2024 un total de 12 sources d'émission, dont 5 dédiées aux émissions des Roro/Ferries.



Localisation et forme des sources d'émission maritime pour le port de Sète-Frontignan. Points rouges : sources des émissions à quai, surfaces orange : sources des émissions en phase manœuvre, trajectoires en cyan : source des émissions en phase approche. Sur cette image tous les quais ont été représentés, même ceux n'ayant connu aucune escale en 2024.

Phase approche

Les émissions de cette phase sont similaires à celles du trafic routier linéique. Aussi de la même manière, nous avons utilisé des sources linéiques pour caractériser les trajectoires empruntées par les navires lors de l'entrée au port. Ainsi une trajectoire unique a été attribuée pour chaque bassin, soit un total de 10 sources linéiques en 2024, dont 4 dédiées aux émissions des Roro/Ferries.

Facteur horaire des émissions de la zone portuaire de Sète-Frontignan

Les activités maritimes et de manutention au terminal vraquier ont pu être modélisées plus finement grâce à l'utilisation de profils temporels. Ces profils ont été élaborés dans les deux cas en utilisant le fichier 'escale' fourni par le partenaire.

Etape 1 : Profil temporel par escale

Dans un premier temps un profil horaire par escale est estimé selon la période d'occupation.

Pour cela, les émissions totales d'une escale donnée sont réparties sur chaque heure de présence au port, selon la date d'entrée et de sortie du navire. Les émissions horaires sont alors estimées en divisant le tonnage d'émission NOx d'une escale par le temps d'occupation (tonnes/heure).

Etape 2 : Profil moyen par source

Ensuite un profil temporel unique est estimé pour chaque source. Soit un total de 41 profils temporels.

Dans cette étape, chaque profil temporel par escales sont découpés sur la période de l'escale pour distinguer les 3 profils en phase à quai, manœuvre, ou approche, puis ils sont réattribués au quai ou au bassin d'occupation. L'ensemble des profils temporels d'un même quai pour la phase à quai, ou d'un même bassin pour les phases manœuvre ou approche, sont alors sommés. Ce qui nous permet d'obtenir un profil unique avec des facteurs d'émissions horaires adaptée sur chaque heure de l'année.

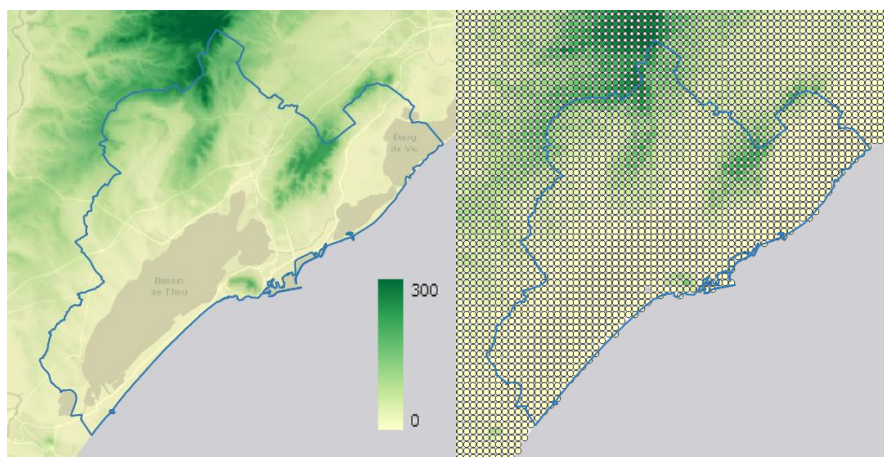
Etape 3 : Profil spécifique des activités du terminal vraquier (manutention vrac agroalimentaire)

La même méthode expliquée dans les étapes 1 et 2 est utilisée en ne considérant que les navires transportant du vrac agroalimentaire. Seules les émissions à quai sont ici prises en compte. Enfin nous considérons qu'il n'y pas d'activité de nuit et que par conséquent aucune émission n'est comptée entre 20h et 6h.

1.2.1. Données d'entrée (hors émissions)

1.2.1.1. Topographie

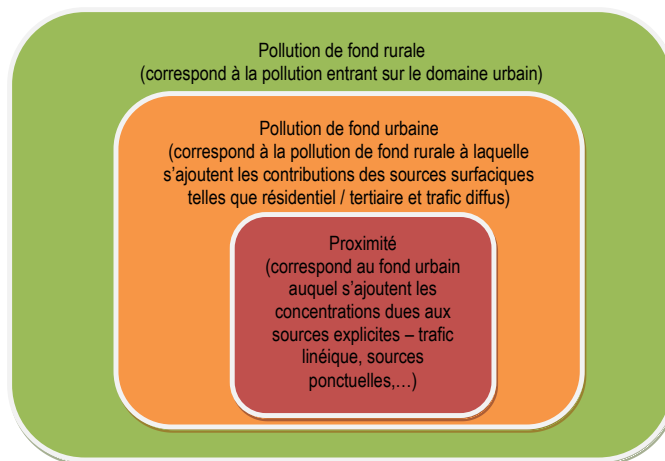
Au regard de la topographie de la ville de Sète, et notamment du fait de la présence du Mont Saint-Clair, nous avons décidé d'activer un module avancé d'ADMS. Ce module permet de mieux caractériser la topographie du domaine et ainsi mieux définir les écoulements des masses d'air lorsque le domaine est vallonné.



A gauche topographie issue de la BD ALTI, à droite extraction utilisée pour le modèle ADMS

1.2.1.2. Pollution de fond

Les choix de caractérisation de la pollution de fond et des sources d'émissions complémentaires au trafic routier à intégrer au modèle sont des étapes déterminantes dans une étude de modélisation en milieu urbain. Pour réaliser ces choix, il est tout d'abord essentiel de comprendre les différentes contributions régionales et locales dans la structure de la pollution urbaine. Celles-ci peuvent ainsi être décrites par le schéma suivant :



Les principales échelles de pollution en milieu urbain

Lorsque l'on s'intéresse à la pollution de fond urbaine au sens d'un modèle, celle-ci diffère sensiblement du fond urbain mesuré par les capteurs. En effet, au sens du modèle, la pollution de fond correspond à la pollution entrant sur le domaine modélisé.

Pour Sète Agglopolé Méditerranée, cette pollution de fond, en NO_x et en particules PM₁₀ et PM_{2.5} est estimée principalement à partir d'une extraction de données modélisées issues de CHIMERE, notre modèle régional. Ces données sont complétées par des observations d'une station de fond installée en dehors du domaine d'étude.

1.2.1.3. Données météorologiques

La modélisation est réalisée pour obtenir des concentrations horaires. Les calculs de dispersion ont donc été menés à partir des mesures horaires de plusieurs paramètres météorologiques (vitesse et direction du vent, couverture nuageuse, température, etc.) fournies par les stations météorologiques les plus proches de la zone d'étude et pour l'année de référence.

Pour Sète Agglopôle Méditerranée, nous avons utilisé les données de vitesse et direction d'un mat météo d'Atmo Occitanie quai des Moulins à Sète), que nous avons complété avec les données du modèle météorologique à fine échelle de Météo-France (AROME 2,5 km).

1.3. Post traitement de la modélisation

1.3.1. Adaptation statistique de données

Les sorties brutes de modèles de dispersion, tels qu'ADMS, peuvent présenter des écarts avec la réalité des concentrations mesurées. En effet, différents effets sont difficilement pris en compte par la modélisation:

- Les surémissions de certains polluants dues à des bouchons suite à un accident ;
- La pollution de fond sur laquelle vient s'ajouter la dispersion des sources prises en compte (trafic routier, industrie, chauffage, etc.). En effet l'évolution de la pollution de fond entre deux heures consécutives est difficilement prise en compte par les modèles de dispersion ;
- L'apport de pollution provenant de l'extérieur de la zone de modélisation.

Ces différents points sont les sources principales de différence entre les sorties brutes de la modélisation et les mesures. Sur Sète Agglopôle Méditerranée, les comparaisons entre les sorties brutes et les concentrations mesurées disponibles sont bien dans le domaine de validité, tel que défini par le Laboratoire Central de la Surveillance de la Qualité de l'Air (LCSQA). Aussi les concentrations brutes en sortie de modèle ont été conservées sans redressement statistique.

1.3.2. Interpolation des données

Les données de sortie de modélisation ne sont pas spatialement homogènes dans le domaine d'études. Aussi avant de créer une cartographie des concentrations, une interpolation par pondération inverse à la distance est effectuée sur une grille régulière.

1.4. Cartographie et Impact sur les populations

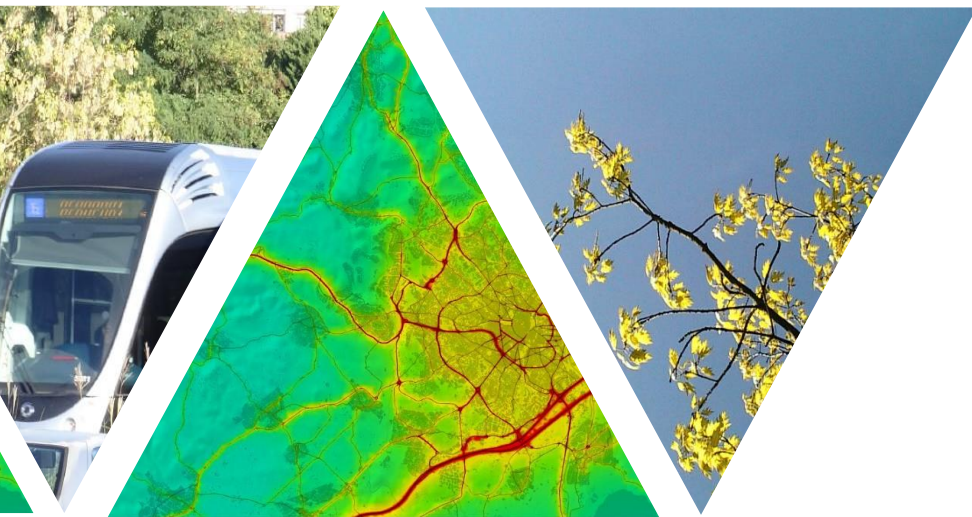
1.4.1. Cartographie

Les cartes de dispersion de la pollution sont obtenues en géo référençant l'interpolation des données décrites précédemment avec un Système d'Information Géographique (SIG).

Les cartes issues du SIG permettent de suivre l'évolution de la pollution sur une zone donnée en comparant les cartes sur plusieurs années.

1.4.2. Impact sur les populations

Les concentrations interpolées de polluants dépassant les valeurs réglementaires sont croisées avec la base « MAJIC » qui fournit les données de population spatialisée.



L'information sur la qualité de l'air en Occitanie

www.atmo-occitanie.org



Agence de Montpellier
(Siège social)
10 rue Louis Lépine
Parc de la Méditerranée
34470 PEROLS

Agence de Toulouse
10bis chemin des Capelles
31300 TOULOUSE

Tel : 09.69.36.89.53
(Numéro CRISTAL – Appel non surtaxé)

Crédit photo : Atmo Occitanie