



**PRÉFET
DE L'AUDE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
d'Occitanie**

Arrêté autorisant la société EPPLN à construire et exploiter une canalisation de transport d'éthanol DN 250 au sein de l'ensemble de canalisations de transport d'hydrocarbures dénommée « Ensemble 2 » situé entre le poste de déchargement des navires quai D2 et le terminal terrestre situé dans la Darse 2 du port industriel de Port La Nouvelle en vue d'assurer l'alimentation du dépôt pétrolier EPPLN à Port La Nouvelle.

**LE PRÉFET DE L'AUDE,
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite**

Vu le code de l'environnement, notamment les livres I et II et les chapitres IV et V du titre V du livre V ;

Vu le code de l'énergie, chapitre II du titre III du livre IV ;

Vu le décret du 17 février 2021 portant nomination de Monsieur Thierry BONNIER en qualité de préfet de l'Aude ;

Vu le décret du 4 juillet 2022 portant nomination de Madame Lucie ROESCH en qualité de sous-préfète, secrétaire générale de la préfecture de l'Aude, sous-préfète de Carcassonne ;

Vu l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 modifié définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement et portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques ;

Vu l'arrêté préfectoral n° DREAL/DE/DMMC-11-2018-005 du 24 octobre 2018 portant autorisation unique au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement en application de l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 concernant le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle ;

Vu l'arrêté préfectoral du 29 juin 1935 autorisant la COMPAGNIE GENERALE DE STOCKAGE à installer et exploiter un dépôt d'hydrocarbures à Port-la-Nouvelle ;

Vu les récépissés de changement d'exploitant délivrés par le préfet de l'Aude, les 24 avril 1937, 11 avril 1939, 20 mars 1969, 28 novembre 1991 respectivement à la COMPAGNIE NARBONNAISE DES PETROLES, aux établissements BIMIE et Fils, à la COMPAGNIE FRANCAISE DE DISTRIBUTION TOTAL et TOTAL RAFFINAGE DISTRIBUTION SA pour l'exploitant du dépôt pétrolier de PORT-LA-NOUVELLE ;

Vu l'arrêté préfectoral du 16 décembre 1992 actualisant les prescriptions d'exploitations applicables au dépôt d'hydrocarbures exploités par TOTAL RAFFINAGE DISTRIBUTION à Port-la-Nouvelle ;

Vu les arrêtés préfectoraux du 15 février 1962, 8 août 1962, 19 novembre 1963, 10 janvier 1964, 1 mars 1967, 24 juillet 1968, 5 novembre 1969 autorisant la société GAZOLINE et CARBURANTS du SUD OUEST à installer et exploiter un dépôt d'hydrocarbures sur la commune de Port-la-Nouvelle ;

Vu l'arrêté préfectoral du 10 décembre 1960 autorisant la société ESSO STANDARD (Courbevoie) à installer et exploiter un dépôt d'hydrocarbures dans l'enceinte du dépôt GAZOLINE et CARBURANTS du SUD OUEST et les arrêtés préfectoraux du 15 février 1962, 26 mars 1965, 21 juillet 1970 et du 14 mars 1972 autorisant l'installation et l'exploitation de nouveaux réservoirs dans l'enceinte du dépôt de PORT-LA-NOUVELLE ;

Vu l'arrêté préfectoral du 6 août 1990 autorisant l'extension des installations exploitées par la société ESSO SAF à PORT-LA-NOUVELLE ;

Vu l'arrêté préfectoral du 5 juillet 1999 autorisant la société SA RHONE ALPES MEDITERRANEE (SARAM) à se substituer à la société ESSO pour l'exploitation du dépôt de PORT-LA-NOUVELLE ;

Vu les arrêtés préfectoraux du 21 juin 1999, 3 décembre 2001 actualisant les prescriptions d'exploitation du dépôt pétrolier de PORT-LA-NOUVELLE ;

Vu la déclaration de changement d'exploitant transmise à la préfecture de l'Aude le 29 septembre 2005 par la société TOTAL ;

Vu le Plan de Prévention des Risques technologiques approuvé par arrêté préfectoral N°2014308-014 du 19 novembre 2014 autour des sites des établissements Foselev Logistique, EPPLN, Antargaz et Frangaz sur la commune de Port la Nouvelle ;

Vu la convention d'occupation temporaire signée en date du 19 février 2021 entre la CCI de l'Aude, la Région Occitanie et la société EPPLN ;

Vu la demande d'autorisation et le dossier joint à cette demande adressée par la Société EPPLN SAS sise 1193 avenue Adolphe Turrel, 11210, PORT-LA-NOUVELLE, de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'éthanol DN 250 dans le cadre d'un changement de produit, au sein de l'ensemble de canalisations de transport d'hydrocarbures, dénommé «Ensemble 2», à Port-la-Nouvelle , adressée le 17 juin 2021 et complétée le 17 février 2022 ;

Vu le rapport de recevabilité du dossier de demande d'autorisation susvisé établi en date du 5 mai 2022 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Occitanie ;

Vu le courrier de notification du 10 juin 2022 adressé au pétitionnaire informant de la recevabilité du dossier de demande d'autorisation susvisé ;

Vu les avis et les observations formulés dans le cadre de la consultation des maires et des services à laquelle il a été procédé le 13 juin 2022 durant deux mois, dans le cadre de l'instruction administrative réglementaire ;

Vu le mail du pétitionnaire EPPLN en date du 09 septembre 2022 prenant actes des décisions favorables de la Région Occitanie et de la DRAC et en l'absence d'autres observations émises lors de la consultation ;

Vu l'étude des dangers des ensembles 2, 3 et 4 révision 1 du 15 février 2019 transmise le 18 mars 2019, constituant la révision quinquennale de l'étude des dangers des canalisations de transport en service avant la présente modification, en application des dispositions prévues par l'article 28 de l'arrêté du 5 mars 2014 modifié et par l'article R 554-46 du code de l'environnement ;

Vu le rapport et les propositions de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Occitanie en date du 27 octobre 2022 ;

Vu l'avis émis par le Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques lors de sa séance du 5 décembre 2022 ;

Considérant que la société EPPLN SAS dispose des capacités techniques et financières à même de lui permettre de conduire son projet dans le respect des intérêts mentionnés à l'article L.554-5 du code de l'environnement et de procéder, lors de la cessation d'activité, à la remise en état et, le cas échéant, au démantèlement de la canalisation conformément aux dispositions de l'article L.555-13 du même code ;

Considérant que la « canalisation Ethanol », objet de la demande d'autorisation et d'exploiter, anciennement dédiée au transport de fioul domestique (FOD) est modifiée et que l'étude des dangers du dossier de demande d'autorisation, relative à cette modification est jugée acceptable, et que l'analyse de risques et des effets dominos est conforme aux prescriptions de l'article 10 de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 ainsi que vis-à-vis de la méthodologie du guide GESIP 2008/01 « étude de danger d'une canalisation de transport » ;

Considérant que le changement de produit transporté reste notable et substantiel au regard des dispositions prévues par l'article R 555-25 du code de l'environnement et qu'il est nécessaire d'encadrer cette modification par l'actualisation des prescriptions d'exploitation, applicables à l'ancienne canalisation de transport de FOD, présente au sein de l'ensemble 2 du terminal pétrolier exploité par EPPLN ;

Considérant qu'il convient de tenir compte de l'actualisation quinquennale de l'étude des dangers (version du 15 février 2019) portant sur l'ensemble 2, 3 et 4, transmise le 18 mars 2019, notamment au regard de l'instauration des servitudes d'utilité publique pour la maîtrise du risque autour des canalisations existantes, et que cette étude réglementaire a été actualisée le 17 juin 2021 et le 17 février 2022, en prenant en compte le projet de changement d'affectation pour le transport d'éthanol, que cette étude a reçu un avis du pôle de compétence « Canalisations » de la DREAL AURA en date du 21 avril 2022 proposant de prendre acte de l'étude des dangers de l'exploitant et des compléments qu'il a apportés ;

Considérant que les différentes consultations auxquelles il a été procédé tout au long de la procédure d'instruction de la demande d'autorisation de construire et d'exploiter sollicitée n'ont pas conduit à mettre en évidence d'opposition au projet ;

Considérant que les engagements pris par EPPLN permettent de limiter l'impact du projet sur la ressource en eau et les milieux aquatiques ;

Considérant que les travaux de pose de la canalisation de transport s'effectue en aérien dans le contexte spécifique de l'accès réglementé du terminal pétrolier situé au sein du port industriel de Port la Nouvelle et bénéficiant d'une autorisation d'occupation temporaire délivrée le 19 février 2021 par le gestionnaire du port ;

Considérant que les engagements relatifs à la réduction des risques, pris par EPPLN permettent de prévenir les dangers ou inconvénients des ouvrages au regard des intérêts visés à l'article L.554-5 du code de l'environnement ;

Sur proposition de la secrétaire générale de la préfecture de l'Aude,

ARRÊTE

TITRE I : OBJET DE L'AUTORISATION

ARTICLE 1^{er} : Objet et bénéficiaire de l'autorisation

Est autorisée la construction et l'exploitation, par la société Entrepot Pétrolier de Port la Nouvelle SAS (EPPLN SAS), dont le siège social est situé, 1193, Avenue Adolphe Turrel, 11210, Port-La-Nouvelle, d'une canalisation DN 250 pour le transport d'éthanol, entre le Poste de déchargement des navires Quai D2 et le terminal terrestre EPPLN, dénommé Terminal pétrolier, situé entre la Darse 2 et l'avenue précitée, du port de Port-La-Nouvelle, conformément :

- au dossier de demande d'autorisation transmis le 17 juin 2021 et complété le 17 février 2022
- aux engagements pris par EPPLN SAS suite à la consultation administrative,
- au tracé reporté sur la carte à l'échelle 1/25000^{ème} figurant en annexe du présent arrêté, et sous réserve du respect des prescriptions du présent arrêté, au sein de l'ensemble de canalisation de transport d'hydrocarbures dénommé ensemble 2
- à l'étude des dangers des ensembles 2,3,4 révision 1 du 15 février 2019 transmise le 18 mars 2019, constituant la révision quinquennale de l'étude des dangers des canalisations de transport en service avant la présente modification,

La présente autorisation ne préjuge pas de l'application d'autres réglementations qui seraient nécessaires pour l'implantation des ouvrages mentionnés au présent article et des éventuelles autorisations nécessaires pour l'occupation du domaine public.

ARTICLE 2 : Description des ouvrages

La canalisation « Ethanol » est exploitée dans le cadre du contexte des canalisations existantes au sein de l'ensemble 2 reliant la darse pétrolière au terminal pétrolier, en proximité des autres ensembles 3 et 4 qui ne font pas l'objet de modifications.

La canalisation de FOD est modifiée et reste exploitée, entre les vannes T2 et T7 au sein du terminal pétrolier, via un raccordement au sea-line (ensemble 1).

	Ensemble 2					Ensemble 2 entre vannes T2 et T7	Ensemble 3	Ensemble 4	
Produits transportés	GO	Ethanol (ex FOD)	SP95	SP98	EMHV	FOD	Bases gazole		
Longueur (m)	243	248	240	250	240	55	712	193	
Volume utile (m ³)	16,9	12,8	13,9	10,3	17	2,8	23,4	6,16	
Débit maximum (m ³ /h)	1000 (depuis le sea-line) par interconnexion						Impossible (Déconnecté)	700	850
	800 pour EMHV et GO (depuis D2)								
	600 pour SP 95, SP 98, Ethanol (depuis D2)								
Pression maximale de service	10					10	8	8	
Date de mise en service	1973-1974 Remis à neuf en 2010 sauf 2022 Ethanol (segment 2.2)					Remis à neuf en 2010	1966 Parties remplacées en 2002 et 2005	2008	
Diamètre nominal	DN300 DN250	DN250 DN200 DN80	DN250	DN200 DN250	DN200	DN250	DN200	DN250	
Extérieur (mm)	323,9 219,1	273 219,1 90	273	219,1		273			

Nuances acier	P265GH (EN 10216-2)				P265GH ; P235GH ; A106GrA	P265GH
Épaisseur nominale	10 12,5	10 12,5	12,5	10	5,9	6,3
Pression épreuve initiale (bar)	30			30	12	10,5
Profondeur de pose (m)	Section 2.1 (entre les vannes Appontement et T1) Aérien (200m) et en caniveau béton non comblé sur 20 m Section 2.2 (entre les vannes T1, T2 et T7) Aérien (60 m) dont un passage sous ponton non comblé sur 28 m environ. Section 2.2 ethanol (entre les vannes T1 et T7) aérien et passage sous ponton sur 33 m				Enterré entre 0,45-1,8 (699 m) aérien 45 m	aérien
Revêtement	Peinture Finition anti-corrosion				Brai de houille Peinture (p. aériennes)	Peinture Finition anti-corrosion
Température (°C) de service	Ambiante					

La canalisation DN80 est une conduite d'aspiration assimilable à un accessoire .

Les ensembles de canalisations sont situés sur la commune de Port-La-Nouvelle. Ils relient les dépôts EPPLN 1 et EPPLN 2 à la darse pétrolière (notamment quai D2 et D4) via le terminal pétrolier

L'ensemble 2 comporte deux sections successives, dénommées section 2.1 et 2.2 comportant cinq canalisations « mono-produit » délimitées :

- pour les canalisations SP95 - SP98 - GO – EMHV
 - d'une part par la vanne manuelle (manifold appontement) à clapet anti-retour au quai de dépotage D2 et par la vanne motorisée d'isolement commande à distance avec retour de position et équipée d'un clapet anti-retour au terminal terrestre (T1, T2)
 - et d'autre part, de la vanne d'isolement motorisée du terminal terrestre T1 à la vanne manuelle d'entrée dans le dépôt d'EPPLN 1 (T7).
- Pour la canalisation Éthanol
 - d'une part par la vanne manuelle (manifold appontement) à clapet anti-retour au quai de dépotage D2 et la vanne d'isolement commandable à distance avec retour de position équipée d'un clapet anti-retour au terminal terrestre (T1, T2)
 - et d'autre part, de la vanne d'isolement du terminal terrestre T1 à la vanne manuelle d'entrée dans le dépôt d'EPPLN 1 (T7).
- Pour l'interconnexion entre les ensembles 1 et 2
 - un manifold d'interconnexion entre l'ensemble 1 (Sea-line) et l'ensemble 2 par vannes à brides. *Ces vannes sont fermées hors réception.*
- Pour l'ensemble 3, les canalisations sont limitées :
 - d'une part par les vannes de la gare sea-line (T2) jusqu'aux vannes du regard C,
 - et d'autre part, par ces mêmes vannes du regard C jusqu'aux vannes d'entrée au dépôt de EPPLN 2
- Pour l'ensemble 4, les canalisations sont limitées
 - par les vannes (manifold appontement) du quai de dépotage D2
 - par les vannes d'isolement au terminal terrestre.

Les périmètres de chacune des canalisations de transport intègrent les différents accessoires de sécurité des ouvrages (système de sécurité, instrumentation, vannes de coupures, protection cathodique, ...)

ARTICLE 3 : Produits transportés et volumes de transfert

Les canalisations de l'ensemble 2 transportent des hydrocarbures liquides inflammables de catégories B et C: essences sans plomb (SP 95 & 98), gazole (GO), fioul (FOD), des Esters Méthylques d'Huile Végétale (EMHV) avec une PMS de 10 bar et un débit de 1000 m³/h via le terminal depuis l'ensemble 1 (sea-line), 800 m³/h pour EMHV et GO et 600M³/h pour SP95, SP98 et de l'éthanol depuis le quai D2 avec une PMS de 10 bar

Les canalisations de l'ensemble 3 transportent des hydrocarbures liquides inflammables de catégories C : gazole avec une PMS de 8 bar et un débit de 700 m³/h.

Les canalisations de l'ensemble 4 transportent des hydrocarbures liquides inflammables de catégories C : gazole avec une PMS de 8 bar et un débit de 850 m³/h.

En phase de repos, les ouvrages sont remplis en produits et isolés par fermeture des vannes de sectionnement.

Le fonctionnement du transit s'effectue dans les deux sens (chargement-déchargement des dépôts). Le volume global de transit annuel prévisionnel par famille de produit est de :

Produit	Projection des Produits réceptionnés en M ³		
	Ensemble	2021	Projection (*)
GO	1	1 102 048	1 000 000
SP 95	2	173 113	200 000
SP98	2	44 345	35 000
EMHV	2	17 850	30 000
ETHANOL	2	24 102	75 000
TOTAL DES VOLUMES		1 361 458	1 340 000

(*) projection à 10 ans

ARTICLE 4 : Caractéristiques des ouvrages

4.1 Dispositions constructives de la canalisation d'éthanol

La canalisation anciennement affectée au transfert de FOD est modifiée pour permettre le transfert d'Éthanol. La section existante située entre la vanne T2 reliant l'interconnexion du sea-line au dépôt EPPLN (Vanne T7) est conservée et modifiée pour poursuivre l'alimentation en FOD (GO déclassé) du dépôt par le sea-line dans le cadre de l'autorisation délivrée par l'arrêté du 5 juillet 2021.

Les canalisations « Éthanol » et FOD modifiées sont conçues selon les dispositions constructives suivantes :

	Canalisation Ethanol Section 2.1 (D2/T1)	Canalisation Ethanol Section 2.2 (T1/T7)	Canalisation FOD T2 T7 interconnexion
Diamètre nominal (extérieur)	DN 250 (273)	DN 250 (273) DN200 (219) DN80 (90)	DN 250 (273)
PMS	10 bar relatif	10 bar relatif	10 bar relatif

Débit hydraulique maximum	600 m ³ /h	600 m ³ /h	1 000 m ³ /h
Volume utile	11,1 m ³	0,177 m ³ 1,43 m ³ 0,156 m ³	3,5 m ³
Nuance de l'acier	Conception P265GH selon Norme EN 10216-2	Conception PG256H selon Norme EN 10216-2	Conception PG256H selon Norme EN 10216-2
Épaisseur nominale	conception 10 mm coef B	6,35 mm 6,35 mm 3,2 mm	conception 10 mm coef B
Mode Assemblage	Tube soudés bout à bout	Tube soudés bout à bout et par bridage aux extrémités	Tube soudés bout à bout et par bridage aux extrémités
Profondeur minimale de pose	(des vannes Appontement à T1) dans le sens chargement Aérien sur 25 m en caniveau béton non comblé sur 20 m Aérien sur 175 m total : 220m surface projetée : 60,9m ² Tronçon aérien posé sur structure existante béton /charpente acier	Aérien et passage sous ponceau sur 33 m	Aérien et passage sous ponceau sur 28 m
Revêtement externe	Tubes aériens : revêtement galvanisé	Tubes aériens : revêtement galvanisé	Tubes aériens : revêtement galvanisé
Sectionnements	Vanne manuelle (manifold appontement) à clapet anti-retour au quai de dépotage D2 et Vanne motorisée d'isolement équipée d'un clapet anti-retour au terminal terrestre (T1, T2).	Vanne d'isolement du terminal terrestre T1 équipée d'un clapet anti-retour et Vanne manuelle d'entrée au dépôt de EPPLN 1 (T7).	Vanne d'isolement motorisée T2 et la vanne manuelle T2 et Vanne manuelle Dépôt (T7)

Les ouvrages autorisés respectent les dispositions spécifiques de sécurité suivantes dimensionnées conformément au guide GESIP 2008.02 « Mesures compensatoires de sécurité » en vigueur.

4.2 Accessoires de la canalisation :

Le transporteur équipe ses ouvrages afin d'assurer une surveillance constante des paramètres d'exploitation décrivant l'état (repos, transfert) de la conduite, basée sur des mesures de pression (capteurs de pression), de débit (débitmètre) et de température et avec indicateurs de niveau des bacs de réception. Ces capteurs sont régulièrement contrôlés afin de vérifier leur fiabilité par

contrôle métrologique. Le transporteur doit disposer d'un stock de capteurs de secours afin de réduire les temps de panne au maximum. En cas de panne d'instrument, les opérations de transfert sont suspendues et le transporteur met l'ouvrage en sécurité selon les modalités définies dans ses procédures d'exploitation. Selon les anomalies détectées, les opérations d'exploitation pourront reprendre en mode manuel avec présence humaine renforcée aux points clés conformément aux procédures décrites par le PSM de l'exploitant.

TITRE II : PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

ARTICLE 5 : Construction des ouvrages

5.1 Construction et mise en service

La construction et la mise en service de la canalisation Éthanol s'effectuent conformément aux dispositions fixées par l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 modifié susvisé dit «arrêté multi-fluide» ainsi qu' :

- au dossier de demande d'autorisation de construire et d'exploiter et ses compléments,
- à l'étude des dangers des ouvrages ref E1149HC version 4 adressé à la Dreal, le 17 février 2022
- aux dispositions techniques et organisationnelles prévues au livre V, titre V, chapitre IV du code de l'environnement relatives à la gestion des travaux à proximité des ouvrages,
- au programme de surveillance et de maintenance (PSM) prévu à l'article R.554-48 du code de l'environnement et au plan de sécurité et d'intervention (PSI) prévu à l'article R.554-47 du même code,
- aux dispositions fixées par les codes de construction, normes en vigueur et les guides professionnels du Groupe d'Étude de Sécurité des Industries Pétrolières et Chimiques (GESIP) mentionnés dans l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 susvisé.

Toute modification dans les caractéristiques de l'ouvrage est, préalablement à sa réalisation, portée à la connaissance du préfet de l'Aude conformément aux dispositions de l'article R.555-24 du code de l'environnement.

5.2 Objectifs généraux à respecter en vue de limiter les impacts et les risques

Le transporteur prend toutes les dispositions nécessaires dans la conception, la construction, la mise en service des ouvrages pour :

- limiter les émissions de polluants dans l'environnement ;
- la gestion des effluents et déchets en fonction de leurs caractéristiques, ainsi que la réduction des quantités rejetées ;
- prévenir en toutes circonstances, l'émission, la dissémination ou le déversement, chroniques ou accidentels, directs ou indirects, de matières ou substances qui peuvent présenter des dangers ou inconvénients pour la commodité de voisinage, pour la santé, la sécurité, la salubrité publique, la navigation, pour l'agriculture, pour la protection de la nature, de l'environnement, des milieux aquatiques et des paysages, pour l'utilisation rationnelle de l'énergie ainsi que pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique.
- la protection des milieux naturels en veillant au respect de l'implantation de l'ouvrage dédié à l'activité industrielle définie dans son dossier de demande d'autorisation.

Les ouvrages sont construits et exploités de façon à ce que leur fonctionnement ne puisse être à l'origine de bruit transmis par voie aérienne ou solidienne, ou de vibrations mécaniques susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité du voisinage ou de constituer des nuisances pour celui-ci.

ARTICLE 6 : Prescriptions spécifiques relatives à la conduite du chantier de construction

Le transporteur informe de l'ouverture du chantier au moins huit jours à l'avance la DREAL Occitanie, ainsi que l'autorité en charge de la police portuaire (DML). Il précise l'ensemble des mesures particulières d'information sur les risques que présente cette phase de construction, les modalités de communication et d'information à faire remonter au transporteur afin d'assurer la sécurité des opérations.

TITRE III PRESCRIPTIONS D'EXPLOITATION

Article 7 Contrôle et surveillance des opérations déchargement :

7.1 Contrôle durant les transferts :

Les opérations de transfert ne peuvent être accomplies qu'aux conditions décrites par une procédure de transfert définie par le transporteur, et visée par le Plan de Surveillance Maintenance (PSM).

Cette procédure impose à minima les points de contrôles suivants :

- les liaisons radio entre le dépôt et le navire sont fonctionnelles et les systèmes d'urgence sont opérationnels (balise Stop pumping, système de détection de fuite),
- les vannes de sectionnement sont contrôlées à chaque opération de transfert
- une surveillance, de la pression et du débit, est assurée en permanence en respect des conditions d'exploitation (PMS, débit);
- une recherche de fuites éventuelles sur les vannes et les brides du terminal terrestre est effectuée par ronde d'un opérateur EPPLN au terminal terrestre selon une fréquence définie par la procédure déchargement établie dans le cadre de l'application du PSM,
- une vérification des quantités réceptionnées au dépôt, en début et fin d'opération (avec vérification des volumes annoncés par le navire avant l'opération).

Le transporteur assure l'enregistrement des paramètres de chaque transfert pendant une durée de 5 ans.

7.2 Arrêt des transferts (hors procédure d'urgence) et mise au repos des canalisations

Une procédure spécifique est appliquée pour assurer la mise en arrêt des canalisations et le contrôle de leur état après la fermeture des vannes de sectionnement après chaque transfert.

Cette procédure est définie en tenant compte des enseignements de l'étude des dangers et des critères de conception qui s'appliquent aux ouvrages au regard des normes et guides GESIP (Groupe d'Étude de Sécurité des Industries Pétrolières et Chimiques) en vigueur.

ARTICLE 8 : Prescriptions relatives à l'exploitation des ouvrages

8.1 Mesures compensatoires applicables à l'exploitation des ensembles de canalisation

Le transporteur met en œuvre l'ensemble des mesures compensatoires établies dans le cadre de son étude des dangers. Ces mesures sont encadrées par les critères prévus par le Guide GESIP Étude des dangers N° 2008-01 en vigueur ainsi que par l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 modifié dit arrêté « multi-fluides » (AMF).

Il assure un contrôle régulier des mesures d'intégrité suivantes pour les conduites de tous les ensembles, notamment:

- la conformité des produits transportés aux normes, vis-à-vis de leur teneur en eau,
- des échantillons vérifiant la présence eau/sédiments sont réalisés à l'occasion de chaque réception des navires,
- la mise sous protection cathodique des ouvrages enterrés de l'ensemble 3 en tracé courant et l'entretien des revêtements anti-corrosion des conduites aériennes,
- des rondes régulières de surveillance des canalisations aériennes, réalisées lors de chaque dépotage navire,
- un contrôle visuel trimestriel pour détecter les points de corrosion de la tuyauterie et des supports,
- Le remplacement des supports « à risque », identifiés comme non sûrs, dès que nécessaire,
- une mesure d'épaisseur, tous les 5 ans, tous les 10 m, selon les 4 points cardinaux et en surveillance de dégradations constatées et en application des modalités fixées par le guide exclusion GESIP 2022-03.

Ces mesures peuvent nécessiter d'être modifiées ou complétées, au regard des évolutions liées à des changements des conditions d'exploitation ou d'environnement justifiant préalablement d'une actualisation de l'étude des dangers de l'ouvrage dans le cadre des dispositions prévues par l'article R-555-24 du Code de l'environnement ou dans le cadre du réexamen quinquennal de l'étude des dangers.

8.2 Mesures de sécurité et de mitigation - performance de sectionnement et de vidange

Mesure de fermeture des vannes de sectionnement des ouvrages:

Hors transfert, les canalisations restent maintenues en produits.

Le transporteur met en œuvre l'ensemble des dispositions nécessaires pour garantir qu'une détection de fuite entraîne, l'enclenchement des mesures visant à fermer l'alimentation des transferts réalisés par conduite.

Cette fermeture est obtenue par la mise en œuvre d'une mesure de sécurité dénommée « fermeture des vannes de sectionnement » prévu par le PSM et le PSI. Cette mesure consiste en l'enclenchement de la fermeture automatique des vannes d'isolement et de la fermeture des vannes manuelles par les opérateurs durant les phases de transfert.

Cette mesure a une cinétique de mise en œuvre répondant aux hypothèses retenues dans l'étude de dangers et doit répondre aux prescriptions du présent article. La fermeture des vannes est réglée afin de supprimer les « coups de bélier ». La cinétique de cette mesure doit être vérifiée à une fréquence définie dans le plan de surveillance et de maintenance et est maintenue dans le temps.

La vérification des critères de performance et leur maintien dans le temps sont intégrés au programme de surveillance et de maintenance.
Ces performances doivent respecter à minima, les obligations introduites par l'article 17 de l'Arrêté multi-fluides du 5 mars 2014 modifiés.

Mesures de vidange de l'ouvrage vers le dépôt :

En cas de fuite détectée, le transporteur assure, après validation humaine, la mise en dépression des canalisations, et aspire leur contenu vers une capacité de stockage de son dépôt apte à recevoir son contenu nominal.

8.3 Programme de Surveillance et de Maintenance (PSM)

8.3.1 Prescriptions générales :

Le transporteur met en place les mesures, en conformité avec l'état de l'art et dont le coût n'est pas disproportionné avec les bénéfices attendus, pour garantir l'intégrité de la canalisation, préserver la sécurité et la santé des personnes, et assurer la protection de l'environnement.

Le transporteur établit le programme de surveillance et de maintenance (PSM) de la canalisation de transport en respect des modalités prévues par l'article 18 de l'arrêté du 5 mars 2014 en vigueur. Ce programme tient compte des singularités de la canalisation tout le long de son tracé. Le PSM permet d'assurer un examen complet de la canalisation sur une période ne dépassant pas dix ans. Le PSM et la détermination des méthodes de surveillance et d'inspection sont conformes aux règles du ou des guides GESIP traitant de la Surveillance, Maintenance, Inspection et Réparations des canalisations de transport, en vigueur.

Le programme de surveillance et de maintenance prévoit des opérations d'inspection puis d'analyse portant sur :

- l'ensemble du tracé courant ;
- les installations annexes ;
- les organes de sécurité ;
- les organes de sectionnement, et notamment ceux destinés à l'arrêt d'urgence ;
- les gares de racleurs, et notamment leurs dispositifs de fermeture ;
- les points singuliers ;
- les sections passant sous le ponceau de l'avenue Adolphe Turrel;
- le cas échéant, des mesures compensatoires mises en place suite aux conclusions de l'étude de dangers .

Il prévoit également un essai au moins annuel des systèmes de sécurité et de sectionnement .

Il précise les modalités de suivi des cycles de pression subis par l'ouvrage (y compris le cas échéant les coups de bélier).

Le programme de surveillance et de maintenance est mis à jour à tout moment par le transporteur en respectant les objectifs réglementaires. Ces mises à jour sont communiquées au service chargé du contrôle.

Sans préjudice des prescriptions reportées ci-après, le niveau de contrôle déployé est adapté à l'état de l'ouvrage ; le nombre, la nature et la fréquence des contrôles sont établis par le

transporteur et sous sa responsabilité en fonction des modes de dégradation identifiés et des résultats des contrôles.

Ce programme prévoit que les opérations d'inspection (directes ou indirectes) et d'analyse portant sur les ensembles de canalisation, permettent la détection des défauts, des fissures longitudinales et transversales et l'évaluation de leurs caractéristiques au regard de critères d'acceptabilité. Les critères d'acceptabilité déterminent si le défaut relevé nécessite un changement de l'élément, une réparation ou un suivi de son évolution. Le transporteur doit déterminer l'échéancier de travaux et en justifier le caractère adapté du point de vue technique et économique.

Le transporteur justifie dans le programme de surveillance et de maintenance que la périodicité d'inspection retenue est compatible avec la cinétique d'évolution des défauts précités, en tenant compte :

- des modes de dégradation redoutés,
- des caractéristiques des matériaux utilisés et de la construction de la canalisation,
- des conditions d'exploitation et notamment du cyclage en pression,
- de l'efficacité de la protection cathodique,
- de la sensibilité des moyens de contrôle mis en œuvre,
- des délais d'exploitation des résultats de ces moyens de contrôle,
- des délais de réalisation des réparations nécessaires.

Le cas échéant, la justification est adaptée aux particularités de certaines parties des ensembles .

Tout défaut significatif révélé par le contrôle doit être porté à la connaissance du préfet ainsi qu'à celle de l'autorité chargée du contrôle, sans délai.

Rapport annuel d'activité

Dans le cadre de l'application de l'article R.554-50 du Code de l'environnement, le transporteur adresse chaque année au service chargé du contrôle, un rapport d'activité comportant notamment le bilan de la mise en œuvre du programme de surveillance et de maintenance de la canalisation (les actions réalisées, les écarts éventuels en les justifiant et modifiant éventuellement le contenu des années futures, en gardant l'objectif de justifier de la réalisation de l'ensemble du programme sur la durée réglementaire). Il intègre un chapitre spécifique concernant les résultats obtenus sur l'ensemble des contrôles, les investigations complémentaires prévues ainsi que les réparations programmées.

8.3.2 Prescriptions particulières du PSM :

Protection cathodique : Les méthodes de surveillance et de suivi de la protection cathodique sont conformes aux dispositions prévues par l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 - article 18 et aux normes en vigueur. Le transporteur s'assure notamment de l'efficacité permanente de la protection cathodique de ses ouvrages.

Le transporteur fait appel à un personnel formé et compétent, qu'il soit interne ou externe, justifiant d'une compétence en protection cathodique, conformément à la norme NF EN ISO 15257 Le transporteur s'assure des modalités d'interface entre le personnel interne et externe.

8.4 Procédures d'urgence et d'intervention (PSI)

Conformément à l'article R.554-47 du code de l'environnement, le pétitionnaire met à jour son plan de sécurité et d'intervention (PSI) et le transmet aux autorités publiques chargées des secours et au service chargé du contrôle avant la mise en service de la canalisation Éthanol. Le PSI est établi

notamment en lien avec l'autorité portuaire pour assurer une parfaite intégration dans les scénarios et objectifs de réponse du plan de lutte contre les pollutions du domaine portuaire du Port de Port-la-Nouvelle.

Dès la mise en service de la canalisation d'Éthanol, l'exploitant procède à un test de son PSI dans les 6 mois, en vue de valider l'adéquation des moyens techniques visant à contenir une éventuelle pollution à l'intérieur de la darse portuaire. Par la suite, le transporteur réalise des tests réguliers de son PSI dans le cadre des dispositions prévues par la réglementation canalisation sans que cela ne fasse obstacle à d'autres réglementations qui pourraient fixer une fréquence d'exercice plus rapprochée.

Le PSI définit les modalités d'organisation du transporteur et les moyens et méthodes qu'il prévoit de mettre en œuvre, en cas d'accident survenant aux ouvrages, pour protéger le personnel, les populations et l'environnement.

En cas de déversement accidentel d'hydrocarbures ou tout type de dysfonctionnement, le PSI définit les réponses opérationnelles et organisationnelles basées sur les scénarios accidentels et les enjeux identifiés dans l'étude de dangers.

Le transporteur dispose des moyens humains et matériels en quantité et en capacités suffisantes pour faire face à tout épandage de liquide inflammable. Ces moyens, constitués pour la partie matérielle de barrages flottants, de véhicules et remorques pour transport de matériel et produits absorbants, moyens de pompage et de stockage des liquides inflammables récupérés, lui sont propres ou peuvent être complétés par des protocoles d'aide mutuelle, des conventions de droit privé ou un accord préalablement établi avec les services d'incendie et de secours.

Le lieu de stockage des moyens matériels propres au transporteur est choisi de façon à limiter les délais d'intervention et à rester accessible en cas d'accident en cours sur la zone des canalisations ou du dépôt d'hydrocarbures au regard des enseignements des scénarios d'accident étudiés dans les études des dangers.

Le transporteur met en œuvre les moyens nécessaires pour isoler et confiner un épandage accidentel.

8.5 Système de gestion de la sécurité (SGS)

Le transporteur met en œuvre un système de gestion de la sécurité pour la canalisation portuaire conformément à l'article 22 de l'arrêté du 5 mars 2014 modifié. Le système de gestion de la sécurité peut être intégré à celui de l'installation classée pour la protection de l'environnement établi en application de l'article 8 de l'arrêté du 26 mai 2014 relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées mentionnées à la section 9, chapitre V, titre Ier, du livre V du code de l'environnement à laquelle la canalisation est nécessaire à son fonctionnement. Le système de gestion de la sécurité est établi de manière à garantir le respect des dispositions prévues par l'étude de dangers, le programme de surveillance et de maintenance et le plan de sécurité et d'intervention et d'en assurer la cohérence.

ARTICLE 9 : Modalités de mise en service de la canalisation – Dossier de construction

La mise en service des ouvrages se fait conformément aux dispositions de l'article R.554-45 du code de l'environnement et de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 modifié susvisé.

Le dossier prévu à l'article R.554-45 du code de l'environnement est transmis au service en charge du contrôle dans un délai minimum de quarante-cinq jours avant la date souhaitée pour la mise en service de la canalisation. Ce dossier est constitué en conformité avec les exigences fixées par l'article 13 de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 modifié. Il est complété avec les éléments suivants :

- les pièces imposées par l'article 14 de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 modifié attestant de la réalisation des épreuves réglementaires et que l'ensemble de l'ouvrage et de ses équipements les ont subis avec succès.
- les pièces démontrant que l'ouvrage respecte l'ensemble des mesures compensatoires imposées par l'étude des dangers et les prescriptions complémentaires imposées par le présent arrêté, applicables au moment de la mise en service
- une attestation de la communication des informations prévues à l'article R.554-7 du code de l'environnement au guichet unique mentionné à l'article L.554-2 du même code.

ARTICLE 10 : Incidents ou accidents

Le transporteur est tenu de déclarer au préfet et au service en charge du contrôle de la canalisation dans les meilleurs délais, les incidents y compris les accrochages sans fuite, ou accidents qui sont de nature à porter une atteinte significative aux intérêts mentionnés à l'article L.554-5 du code de l'environnement.

ARTICLE 11 : Validité de la présente autorisation

La présente autorisation est accordée sans limitation de durée.

ARTICLE 12 : Changement d'exploitant

En cas de changement d'exploitant, l'autorisation pourra être transférée dans les conditions prévues aux articles R.555-27 et R.554-54 du code de l'environnement.

ARTICLE 13 : Voies de recours

Le présent arrêté peut être déféré au tribunal administratif de Montpellier, dans les conditions énoncées à l'article R.554-61 du code de l'environnement :

- par les tiers intéressés en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de la canalisation présente pour les intérêts mentionnés à l'article L.554-5 du code de l'environnement, dans un délai de quatre mois à compter de sa publication ;
- par le pétitionnaire ou exploitant, dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle le présent arrêté lui a été notifié.

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux ou hiérarchique dans le délai de deux mois. Ce recours administratif prolonge de deux mois les délais mentionnés à l'alinéa précédent.

Les tiers intéressés peuvent déposer une réclamation auprès du préfet de l'Aude, à compter de la mise en service de l'ouvrage autorisé par le présent arrêté, aux seules fins de contester l'insuffisance ou l'inadaptation des prescriptions définies dans l'autorisation, en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de la canalisation présente pour les intérêts mentionnés à l'article L.554-5 du code de l'environnement.

ARTICLE 14 : Notification et publicité

Conformément à l'article R.554-60 du code de l'environnement, le présent arrêté est :

- publié au recueil des actes administratifs et sur le site internet de la préfecture de l'Aude pendant une durée minimale d'un an,
- adressé au maire de la commune de Port-la-Nouvelle

Une copie du présent arrêté est notifiée au transporteur.

ARTICLE 15 : Exécution du présent arrêté

La secrétaire générale de la préfecture de l'Aude, le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Occitanie, le directeur départemental des territoires et de la mer de l'Aude / délégation mer et littoral, la présidente de la région Occitanie, le maire de Port-la Nouvelle sont chargés, chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté dont une copie leur sera adressée, ainsi qu'au président de la société EPPLN.

Carcassonne, le 22 décembre 2022

Pour le préfet et par délégation,
La secrétaire générale de la préfecture,



Lucie ROESCH