



Mission régionale d'autorité environnementale

OCCITANIE

**Projet de construction et d'exploitation d'une canalisation
de transport d'hydrocarbures et de mise à l'arrêt définitif du sea-line existant
présenté par la société Entrepôt Pétrolier de Port-la-Nouvelle (EPPLN)
sur la commune de Port-la-Nouvelle**

**Avis de l'Autorité environnementale
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

Au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement (évaluation environnementale)

N° saisine : 2020-8871
N° MRAe : 2020APO85
Avis émis le 3 décembre 2020

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnelle et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

En date du 27 octobre 2020, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Occitanie a été saisie par la préfète de l'Aude pour avis sur le projet de construction et d'exploitation d'une canalisation de transport d'hydrocarbures, et la mise à l'arrêt définitif du sea-line existant, présenté par la société Entrepôt Pétrolier de Port-la-Nouvelle (EPPLN), sur la commune de Port-la-Nouvelle (11). Le dossier comprend une étude d'impact datée de septembre 2020 et complétée en octobre 2020. L'avis est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet, soit au plus tard le 27 décembre 2020.

Le projet est soumis à autorisation de construire et d'exploiter au titre de l'article L. 555-1 du Code de l'environnement (CE). La demande d'arrêt définitif d'exploitation de la canalisation de transport d'hydrocarbures est soumise à autorisation au titre de l'article R. 555-29 du CE. La procédure d'autorisation de construction et d'exploitation de la canalisation au titre de l'article L. 555-1, intègre les dispositions en matière de police de l'eau.

L'installation de déchargement du bord à quai et les éventuels travaux internes au site EPPLN relèvent de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). L'autorité environnementale n'est pas saisie à ce titre dans le cadre du présent avis.

La modification de la canalisation s'inscrit dans le projet global d'extension portuaire de Port-la-Nouvelle, qui a déjà fait l'objet d'une étude d'impact, d'un avis de la MRAe¹ et d'une enquête publique. Les incidences du projet de remplacement de la canalisation n'ayant alors pas été évaluées, il convient de le faire à présent dans le périmètre adapté au projet, conformément à l'article L. 122-1-1 III² du CE.

L'avis a été préparé par les agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de son président. Conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, l'agence régionale de santé Occitanie (ARS), le préfet maritime de la méditerranée.

Le présent avis contient les observations que la MRAe Occitanie, réunie le 3 décembre 2020, formule sur le dossier. Cet avis est émis collégialement par les membres de la MRAe suivants : Jean-Pierre Viguier, Sandrine Arbizzi, Annie Viu, Maya Leroy, Yves Gouisset. En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner. La DREAL était représentée.

Conformément à l'article R. 122-9 du Code de l'environnement, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il est également publié sur le site internet de la MRAe³ et sur le site internet de la préfecture de l'Aude, autorité compétente pour autoriser le projet.

¹ [Avis de la MRAe n° 2018 APO1 du 1^{er} février 2018](#) sur l'extension du port de Port-la-Nouvelle

² Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet.

³ www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html

Synthèse

Le projet de modification de la canalisation de la société Entrepôt Pétrolier de Port-la-Nouvelle (EPPLN) se situe dans la zone industrielle portuaire de la commune de Port-La Nouvelle, dans le département de l'Aude en région Occitanie.

La Région Occitanie a engagé des travaux d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle, notamment la réalisation d'une digue marine et de quais dédiés à la construction d'éoliennes en mer. Ces futures infrastructures se positionnent sur le tracé actuel de la canalisation DN 400 d'EPPLN, qui alimente les dépôts pétroliers de la société sur Port-la-Nouvelle. La canalisation actuelle doit être déposée et une canalisation de remplacement doit être construite pour maintenir l'approvisionnement du dépôt pendant les travaux du port et jusqu'à la mise en service d'une canalisation permettant les déchargements d'hydrocarbures directement sur le bord à quai.

La MRAe souligne que l'étude aurait gagné en qualité si elle avait été plus synthétique. En fournissant le contenu détaillé des études naturalistes disponibles, l'étude perd le lecteur dans une masse d'informations qui n'est parfois plus d'actualité (travaux en cours ou déjà réalisés) et qui ne reflète pas ou plus l'état initial du site du projet. La MRAe souligne la nécessité de recentrer davantage l'étude sur le projet, ses enjeux, ses impacts, ses effets cumulés.

L'analyse des incidences ne porte pas sur l'ensemble des travaux prévus : elle mérite d'être complétée sur les travaux liés à la pose de la portion de canalisation jusqu'au bord à quai, sur les phases d'arrêt des canalisations (canalisation existante, canalisation de remplacement), sur l'installation de déchargement du bord à quai et de proposer des mesures adaptées le cas échéant.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

Avis détaillé

1. Contexte et présentation du projet

Le projet de modification de la canalisation ou « sea-line » de la société Entrepôt Pétrolier de Port-la-Nouvelle (EPPLN) se situe dans la zone industrielle portuaire de la commune de Port-La Nouvelle, dans le département de l'Aude en région Occitanie.



La Région Occitanie a engagé des travaux d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle, notamment la réalisation d'une digue marine et de quais dédiés à la construction d'éoliennes en mer. Ces futures infrastructures se positionnent sur le tracé actuel de la canalisation DN 400 d'EPPLN, qui alimente les dépôts pétroliers de la société sur Port-la-Nouvelle.

La canalisation actuelle est consacrée au transport de gasoil, les autres produits pétroliers étant importés par l'intermédiaire de la darse⁴ pétrolière. La canalisation actuelle est néanmoins conçue pour transporter gasoil et essences (SP95 et SP98). Elle doit être complètement démantelée depuis son départ jusqu'à son terminal maritime qui comprend un système d'amarrage et une installation de dépotage en mer. Un futur poste à quai au sein de la future extension du port fournira à EPPLN une installation d'import/export multi-produits de grande capacité, qui alimentera son terminal terrestre par une nouvelle canalisation.

Pendant la durée des travaux d'achèvement de la digue, EPPLN doit maintenir l'approvisionnement de son dépôt. Pour cela, une canalisation de remplacement doit être construite.

Le remplacement de la canalisation d'hydrocarbures d'EPPLN actuelle est directement induit par le projet d'agrandissement du port de Port-la-Nouvelle. Le projet global d'aménagement portuaire inclut la modification de la canalisation. Dans la mesure où les incidences relatives au déplacement de la canalisation n'ont pas

⁴ Darse : bassin dans un port, surtout en méditerranée.

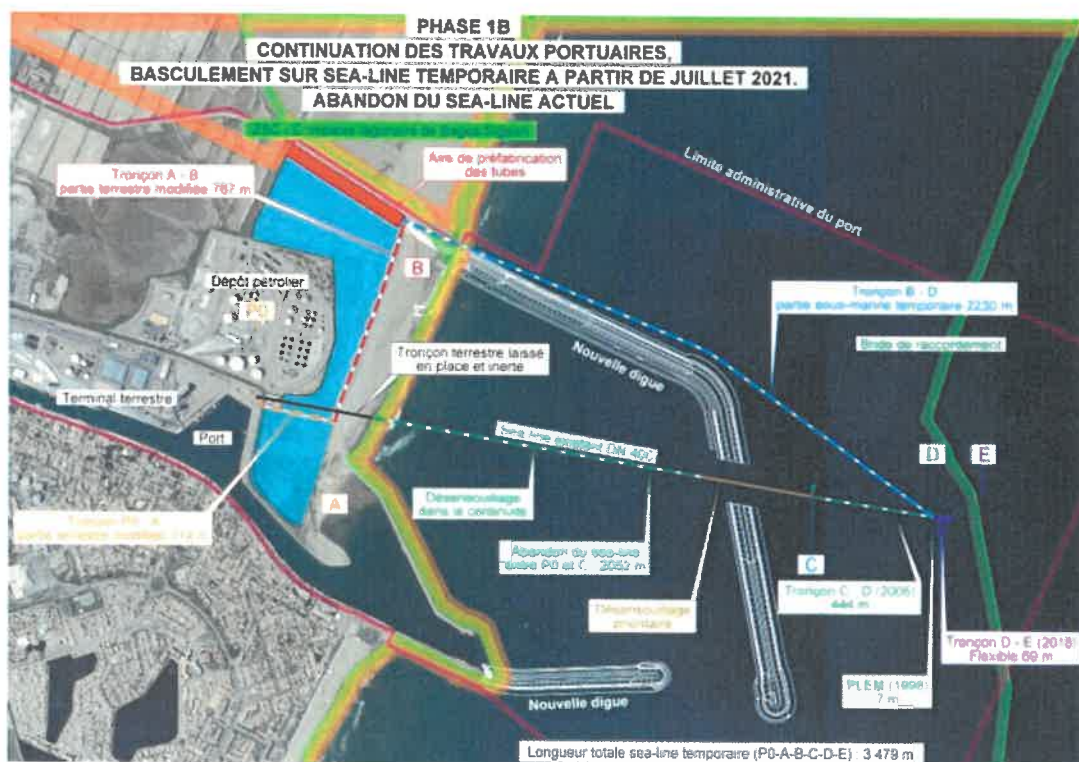
été évaluées dans l'étude d'impact de l'extension du port, et conformément à l'article L122-1-1 III⁵ du code de l'environnement (CE), il convient, à présent, de procéder à une évaluation de ces incidences dans le périmètre adapté au projet de remplacement de la canalisation.

Le tracé du sea-line de remplacement contourne la future digue par le nord pour rejoindre le PLEM⁶ existant qui dispose d'une bride de connexion réutilisable. Le projet prévoit donc un nouveau tronçon de 1 081 m sur la partie terrestre et de 2 230 m dans sa partie sous-marine.

La canalisation est réalisée en tube en acier, de même diamètre DN 400 et de même épaisseur 8 mm que la canalisation actuelle. La nuance d'acier choisie est le L415 selon la norme ISO 3183. Le tube est revêtu en usine d'un revêtement anticorrosion en polyéthylène tri-couches. Le tube est également équipé d'un revêtement en béton qui assure sa stabilité au fond de la mer et fournit une protection mécanique du tube et de son revêtement anticorrosion. De plus, la canalisation est ensouillée⁷ à un mètre de profondeur sur les 150 premiers mètres à partir du rivage.

La canalisation est installée par tirage depuis la terre vers la zone en eau. Plusieurs tronçons d'une longueur d'environ 450 m sont préparés sur une zone dédiée à terre et sont tirés sous l'eau grâce à un treuil positionné sur un moyen nautique. Ils sont soudés entre eux lors du tirage. La canalisation est équipée de flotteurs pour réduire son poids apparent dans l'eau et faciliter le tirage.

Il est prévu que toute la partie maritime du sea-line actuel soit déposée et évacuée et que le tronçon terrestre soit laissé en place et inerté⁸.



⁵ Voir la note de bas de page du préambule

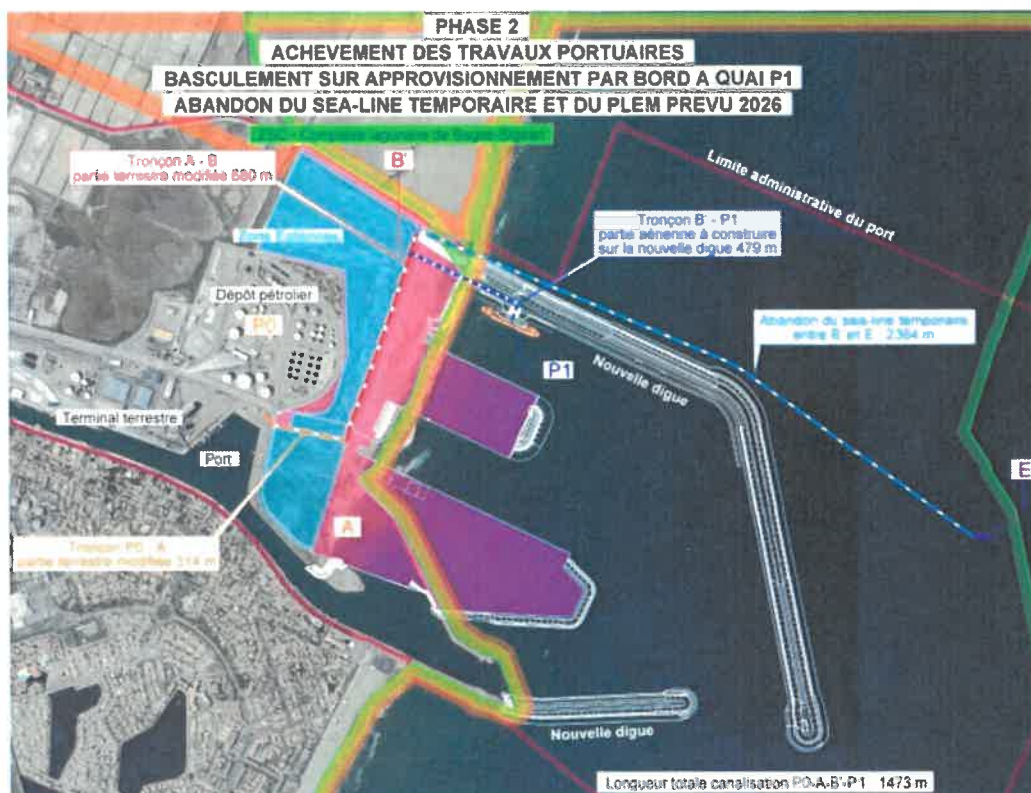
⁶ PLEM : pipeline-end manifold (PLEM) (collecteurs-distributeurs), dispositif qui collecte les fluides provenant de plusieurs pipelines et les redistribue dans diverses directions, principalement utilisés dans les installations de production en mer.

⁷ Une tranchée est creusée, la canalisation est déposée en fond de tranchée et recouverte des matériaux des fonds marins.

⁸ La canalisation est remplie par injection de béton.

L'achèvement des travaux de la digue prévoit une mise en service d'une canalisation sur le bord à quai P1 et l'abandon de la canalisation de remplacement. La partie terrestre de la canalisation sera réutilisée jusqu'au point B' indiqué sur l'extrait de carte ci-après. De B' à P1 un nouveau tronçon de canalisation doit être construit, d'abord en enterré puis en aérien sur la digue avant de se raccorder au bord à quai P1.

Après avoir été nettoyée par injection d'eau depuis le PLEM vers un bac du dépôt EPPLN, la canalisation de remplacement doit être déposée, la partie marine enlevée et, le cas échéant, désensouillée. Le court tronçon terrestre restant doit être inerté et laissé en place.



2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRae

Les principaux enjeux identifiés par la MRae sont liés à la préservation de la qualité de l'eau, de la biodiversité et de son substrat durant la phase travaux, dans un contexte particulièrement riche sur le plan de la biodiversité, de nombreux zonages et inventaires étant situés sur ou à proximité immédiate de la zone d'emprise. Les enjeux écologiques y sont importants, tant pour le milieu terrestre que pour le milieu aquatique marin. En fonctionnement, les risques de pollution sont à prendre en considération.

3. Qualité de l'étude d'impact

Formellement, l'étude d'impact comporte les éléments prévus à l'article R. 122-5 du CE.

Elle est construite en plusieurs volumes, chaque volume étant composé de plusieurs pièces, chaque pièce ayant son propre sommaire et sa pagination. Ce choix de construction fait qu'on ne dispose pas d'un sommaire général, ce qui ne facilite pas les recherches, ni le parcours de lecture dans ce document de près de 900 pages.

La MRAe souligne que l'étude aurait gagné en qualité si elle avait été plus synthétique. Par exemple, la partie « analyse des incidences » distingue celles liées à la pose de la canalisation et celles du démantèlement de la canalisation existante. Ces analyses sont rédigées séparément pour chacune des nombreuses thématiques, ce qui occasionne la répétition de chapitres entiers, copiés-collés, car les effets attendus de ces travaux sont très similaires.

La MRAe signale aussi des anomalies de numérotation, par exemple dans le chapitre 5 de l'état initial sur les sédiments (on passe du 5.1 au 5.4 et du 5.8 au 5.10).

Concernant le déroulement de la séquence « éviter-réduire-compenser », la MRAe relève que l'étude se limite à décrire la solution d'implantation retenue pour le projet (conservation de l'emplacement du PLEM). Elle indique que cette solution présente moins d'impacts que celle initialement envisagée, mais sans le justifier du point de vue environnemental.

La MRAe relève que l'analyse des incidences ne porte que sur la pose de la canalisation de remplacement et le démantèlement de la canalisation actuelle ; les travaux liés à la pose de la canalisation jusqu'au bord à quai, à l'arrêt de la canalisation de remplacement, à l'installation de déchargement du bord à quai (ICPE), sont succinctement décrits, mais leurs impacts ne sont pas évalués et ne font pas l'objet d'éventuelles mesures.

De la même façon, l'étude reste imprécise sur certains points par exemple les phases d'arrêt des canalisations (nature des effluents de lavage, de raclage, leur volume, leur traitement ou leur élimination), et n'évalue pas les impacts potentiels associés à ces travaux.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact sur les travaux liés à la pose de la portion de canalisation jusqu'au bord à quai, sur les phases d'arrêt des canalisations (canalisation existante, canalisation de remplacement) et sur l'installation de déchargement du bord à quai, d'analyser leurs incidences potentielles et de proposer des mesures adaptées.

L'étude réutilise les données d'études d'impact disponibles notamment celles des différents aménagements portuaires de Port-la-Nouvelle et les met à jour par de plus récentes lorsqu'elles sont disponibles. Cependant, la MRAe regrette que l'étude n'ait pas recentré suffisamment son analyse sur le projet de remplacement de la canalisation. En particulier, la partie sur l'état initial, le volume 2, reprend sur près de 600 pages, les données issues des études d'impact disponibles, alors que par exemple les inventaires naturalistes terrestres ne sont plus d'actualité au vu de l'évolution du site.

Concernant les inventaires naturalistes terrestres, l'étude indique page 5-vol2-D3 que « *L'ensemble des visites de terrain réalisées [...] ont été réalisées préalablement au début d'aménagement du parc logistique portuaire. Aujourd'hui, le parc logistique est entièrement construit et toutes les surfaces naturelles sont anthropisées. Il faut donc garder à l'esprit que les cartes d'inventaires présentées [dans l'étude] ont été réalisées avant les aménagements, et qu'aujourd'hui les habitats ou espèces sur une grande partie de cette zone ont donc disparus et ont été compensés par les premières mesures compensatoires mises en œuvre.* »

Il est aussi indiqué qu'aucune campagne de terrain complémentaires n'a été réalisée en 2020. Après une présentation détaillée des données consacrées aux inventaires naturalistes terrestres de 2009, 2013 et 2017, on peut lire page 45-Vol2-D3, et en conclusion de chacun des chapitres sur les groupes faunistiques, « *la zone terrestre du projet de déviation du sea-line est constituée exclusivement d'une plateforme bétonnée.* » Il faut aussi souligner que les cartes d'enjeux naturalistes présentées ne localisent pas en superposition, le tracé terrestre de la canalisation sur l'état des lieux actuel.

En fournissant le contenu détaillé des études naturalistes disponibles, le lecteur se perd dans une masse d'informations qui n'est parfois plus d'actualité (travaux en cours ou réalisés), ou pas adaptée au périmètre du projet. Les informations utiles se résument aux « *remarques importantes sur l'état des lieux actuel* » qu'on trouve à la fin des chapitres. On peut faire des remarques similaires sur l'état initial en mer (compartiment physique et biologique).

La présentation et l'analyse de l'état initial aurait dû être recentrées sur l'état du site en amont des travaux de remplacement de la canalisation. Même la partie D8, « *synthèse des enjeux* », reprend les enjeux liés à l'ensemble des aménagements portuaires, alors que certains sont déjà réalisés.

Les travaux d'extension du port et ceux concernant la canalisation ont commencé et vont s'étaler sur plusieurs années et seront, à certaines périodes, concomitants. Les milieux décrits dans l'état initial sont pour partie déjà modifiés ou le seront lors du commencement des travaux de la canalisation. Comme les impacts propres au projet de remplacement de la canalisation n'ont pas été évalués et pris en compte dans l'étude initiale des aménagements portuaires, ils doivent maintenant être évalués en tant que tels ; ce que l'étude d'impact ne réalise pas clairement.

La même difficulté se ressent dans l'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets identifiés. Les volumes de sédiments et les surfaces impactés par les travaux du port et des dragages d'entretien sont rappelés, ils montrent la faible importance relative des travaux liés au projet de remplacement de la canalisation, mais l'analyse des effets cumulés n'est pas conclusive et ne tient pas compte des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation prévues pour chacun de ces projets.

La MRAe recommande de décrire plus précisément l'articulation des interventions entre les travaux du port et ceux du projet et leur temporalité, afin de préciser l'état initial pour le projet, les enjeux et les impacts propres au projet, et préciser en quoi les effets du projet peuvent augmenter ou non ceux du port en mer compte tenu des mesures mises en œuvre dans chaque projet.

4. Prise en compte de l'environnement

4.1 Qualité des eaux

L'analyse des impacts du projet ne traite que de deux phases : la pose de la canalisation de remplacement et la dépose de la canalisation existante. Lors de ces deux phases, les impacts sur la qualité des eaux sont essentiellement limités à la phase de travaux.

D'après l'étude, le principal effet attendu peut être une dégradation de la qualité des eaux marines liée à la turbidité, à l'eutrophisation, ou à une pollution chimique, suite au remaniement des fonds et à la mise en suspension de particules. Le remaniement des sédiments peut avoir des répercussions sur la qualité de l'eau et les écosystèmes inféodés, et sur les activités humaines.

La canalisation sous-marine de remplacement passera par des fonds meubles, où elle sera posée et ensouillée à au moins un mètre de profondeur sur les 100 ou 150 premiers mètres à partir du rivage. L'étude indique que la granulométrie des sédiments de la zone faisant l'objet des travaux d'atterrage et d'ensouillage (bande côtière) est sableuse. Les sables assez grossiers génèrent peu de turbidité et se reposent rapidement. Au regard des conditions de courant décrites, de la durée des travaux (estimée à 15 jours), l'étude indique que le remaniement sédimentaire devrait rester localisé au niveau du tracé de la canalisation.

Concernant le démantèlement de la canalisation actuelle, l'étude précise que les courants de fond au niveau du secteur littoral sont relativement faibles, que les opérations sont prévues pour être réalisées par temps calme en l'absence de déferlement. La digue principale sera alors quasiment construite : d'après l'étude, le remaniement sédimentaire devrait donc être localisé au niveau de la zone portuaire du démantèlement du sea-line.

Les études disponibles au niveau de Port-La Nouvelle indiquent que les sédiments du secteur marin sont relativement peu contaminés par les polluants chimiques et peu enrichis par la matière organique (Créocéan 2009, Idra, 2012 in Créocéan, 2018f). Les mesures réalisées dans le cadre du projet d'aménagement portuaire de Port-La Nouvelle (Créocéan, juin 2019) n'indiquent aucune embryotoxicité⁹ parmi les 21 stations testées. De même, en 2019, les sédiments des 18 stations suivies et échantillonnées pour la recherche de kystes de dinoflagellés toxiques n'en contiennent aucun.

Pour la phase travaux, l'étude propose une mesure qu'elle appelle « mesure d'évitement », mais qui est en fait une mesure de réduction, qui apparaît adaptée : l'installation de barrages flottants avec des filets à particules permettant de limiter la dispersion de contaminants des sédiments, l'augmentation de la turbidité et l'augmentation de particules fines dans l'eau.

⁹ Embryotoxicité : propriété nocive pour la structure, le développement, la croissance et/ou la viabilité d'un embryon.

La mise en œuvre de ces barrages est prévue sur la zone d'atterrage lors de la pose de la canalisation de remplacement, mais aussi dans l'enceinte portuaire lors du désensouillage de la canalisation existante afin de limiter le risque de dispersion des particules vers le grau. Plus au large, cette mesure ne peut être mise en œuvre du fait des courants marins.

Pour la phase de désensouillage, la technique de dévasage est décrite mais les modalités de gestion des matériaux issus du dévasage et leurs impacts éventuels ne sont pas analysés.

La MRAe recommande d'évaluer les impacts des travaux sur les portions au large de la digue qui ne peuvent pas être équipées de barrage à particules, d'évaluer les impacts liés à la gestion des matériaux issus du dévasage de la canalisation existante et de proposer des mesures adaptées si nécessaire.

Afin d'éviter les impacts sur le tourisme des plages localisées au Nord de la zone de projet, les travaux sont prévus en dehors des périodes touristiques.

L'étude indique que les travaux sur le sea-line seront réalisés en même temps et sur la même zone que ceux liés aux travaux du port. L'étude d'impact sur les travaux du port prévoit déjà des suivis sur la qualité des eaux, la qualité des sédiments, les biocénoses¹⁰ benthiques et l'ichtyofaune¹¹, sur une zone et une période plus importante que la zone et la période impactées par les travaux du sea-line. L'étude présente le contenu de ces suivis pour mémoire et conclut que les suivis réalisés dans le cadre des travaux du port permettront de suivre aussi les mesures mises en place pour les travaux du sea-line. Cependant, il est indiqué page 7-vol3-pièce H que « le cahier des charges des suivis du projet seront définis ultérieurement lors du processus d'appel d'offre pour la sélection des prestataires ».

Si des suivis propres aux mesures du projet sont prévus, la MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en les décrivant dès à présent.

4.2 Faune, flore et écosystèmes terrestres et aquatiques

Le projet se situe dans un contexte particulièrement riche sur le plan de la biodiversité, comme en attestent les nombreux zonages et inventaires situés sur ou à proximité immédiate de la zone d'emprise (réseau ZNIEFF, réseau Natura 2000 - notamment la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Côtes sableuses de l'infralittoral languedocien » et la Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Côte languedocienne », zone Ramsar¹² des « étangs littoraux de la Narbonnaise », terrains du conservatoire du littoral, réserve naturelle régionale de Sainte Lucie, parc naturel régional de la Narbonnaise).

Cependant, les travaux d'aménagement et d'extension du port ont déjà fortement anthropisé la zone d'implantation terrestre du projet, dont les connexions avec les milieux naturels alentour apparaissent très limitées.

L'étude indique que « la zone terrestre du projet de déviation du sea-line est constituée exclusivement d'une plateforme bétonnée. » Comme indiqué plus haut, l'état initial en amont des travaux propres au remplacement de la canalisation n'est pas clairement décrit. D'après les cartes ci-dessus (« Situation actuelle » et « Phase 1B »), le tracé terrestre s'implante sur des milieux dont la destruction, si elle n'est pas encore réalisée, a déjà été évaluée et a fait l'objet de mesures de compensation dans le cadre des précédentes études d'aménagement portuaire. En conséquences, les impacts attendus sont à juste titre qualifiés de nuls ou négligeables, n'engendrent pas d'effets cumulés et aucune mesure particulière n'apparaît nécessaire sur les milieux et la faune terrestre.

En mer, l'étude indique que le projet peut impacter des individus et les habitats benthiques de substrat meuble : remaniement des fonds, mise en suspension des sédiments, redépôt des matières en suspension, relargage des polluants chimiques, dérangement lié aux émissions sonores et aux vibrations générées par les moyens nautiques, destruction des habitats de nourricerie ou de frayères.

¹⁰ Ensemble des êtres vivants coexistant dans un espace écologique donné, y compris leurs organisations et interactions

¹¹ Ensemble des poissons vivants dans un espace géographique ou un habitat déterminé.

¹² Traité international relatif aux zones humides d'importance internationale pour la conservation et l'utilisation durable des zones humides, qui vise à enrayer leur dégradation ou disparition, aujourd'hui et demain, en reconnaissant leurs fonctions écologiques ainsi que leur valeur économique, culturelle, scientifique et récréative.

Pour la pose du sea-line, la surface impactée est d'un peu plus de 2 ha. Aucun herbier n'a été recensé sur la zone ou à proximité. L'étude évoque, de manière très générique, chacun des types impacts potentiels sur la faune identifiée comme sur les habitats et conclut à des impacts négligeables au regard des faibles surfaces impactées par le projet et de la nature temporaire et réversible des effets sur des milieux qui retrouveront leur fonctionnalité.

La canalisation existante doit être démantelée. Les effets attendus sur le milieu sont les mêmes que ci-dessus, ils seront cependant majoritairement localisés à l'intérieur de la zone portuaire qui sera déjà bien délimitée à ce stade.

L'enjeu sur les grandes nacres est qualifié de faible ce qui mérite d'être justifié.

La MRAe recommande de justifier le niveau d'enjeu retenu pour les grandes nacres et le fait qu'aucun inventaire complémentaire n'est proposé.

Les mesures proposées sont identiques à celles relatives à la qualité de l'eau.

Plusieurs sites Natura 2000 terrestres, marins ou mixtes sont présents dans ou à proximité de la zone du projet. L'évaluation des incidences du projet sur ces sites est valablement jugée non significative après application de la mesure de réduction et au regard de la faible surface impactée par le projet.

4.3 Paysage

Le projet se situe dans une zone de paysages industrialo-portuaires, bien que tout proches d'espaces naturels. En phase travaux, la présence d'engins de chantier, de zones de stockage des matériaux et la construction des tronçons de canalisation peut intensifier le caractère portuaire et industriel.

Toutefois, les perceptions visuelles sont peu modifiées par ce projet, dans la mesure où il s'inscrit dans une zone déjà en travaux et pour plusieurs années ; l'effet sur le paysage de l'ensemble du projet en phase travaux ou en phase d'exploitation est temporaire et faible. Aussi, des mesures d'évitement, de réduction ou d'accompagnement n'apparaissent pas nécessaires.

4.4 Pollutions et nuisances

En fonctionnement, une fuite accidentelle sur la canalisation pourrait causer une pollution des sols et des eaux souterraines ou de surface. Un programme de surveillance périodique au titre de la réglementation relative aux canalisations de transport d'hydrocarbures (articles R. 555-2 et suivants du CE) et de maintenance est prévu afin de s'assurer du bon état de la canalisation en elle-même. Un dispositif de protection cathodique est prévu afin de la protéger de la corrosion, celui-ci sera également surveillé périodiquement.

Enfin, des dispositifs de sécurité sont prévus afin de minimiser le temps de détection et d'intervention en cas de fuite.