



**MODIFICATION DU SEA-LINE DN 400
DU A L'EXTENSION DE PORT-LA NOUVELLE**

**DEMANDE D'AUTORISATION PREFECTORALE
DE CONSTRUIRE ET EXPLOITER
UNE CANALISATION DE TRANSPORT**



**PIECE n° 12
ELEMENTS UTILES A LA PARTICIPATION DU PUBLIC
PAR VOIE ELECTRONIQUE**

0	26/02/2021	Création du document	IBD	FCL	EPPLN
Rév.	Date	Commentaires	Auteur	Vérificateur	Approbateur

SOMMAIRE

1	OBJET	3
2	REGLEMENTATION APPLICABLE	3
2.1	Code de l'environnement	3
2.2	Application au projet	3
3	INSERTION DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION PROJETEE	4
3.1	La consultation administrative	4
3.2	La participation du public	4
3.2.1	<i>Objet de la participation du public</i>	5
3.3	L'approbation ou le refus du projet	5
4	LE DOSSIER SOUMIS A PARTICIPATION DU PUBLIC	5
4.1	Note de présentation non technique	5
4.2	Pièces relatives au DACE	5
5	LA CONCERTATION PUBLIQUE ET ADMINISTRATIVE	5
5.1	La consultation publique	6
5.2	La consultation administrative	6

ANNEXES

- Tableau synthétique des services/organismes consultés et des avis reçus (2 pages)
- Tableau des réponses d'EPPLN à toutes les observations reçues (17 pages)
- Avis de l'autorité environnementale (MRAE Occitanie) et lettre de réponse EPPLN (11 pages)
- Avis reçus dans le cadre de la consultation administrative et lettres de réponses EPPLN (21 pages)

1 OBJET

Le présent document est destiné à être joint au dossier de participation du public par voie électronique du projet de modification du sea-line DN 400 d'EPPLN. Il comporte les informations requises par la réglementation et utiles au bon déroulement de la participation du public.

2 REGLEMENTATION APPLICABLE

2.1 Code de l'environnement

- Articles L122-1 et suivants et articles R122-1 et suivants, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements.
- Articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, relatifs aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.
- Articles L555-1 et suivants relatif à la sécurité et à la déclaration d'utilité publique des canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques, et notamment l'article L555-8 concernant l'enquête publique préalable à l'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport.
- Articles R555-2 à R555-36 relatifs à la sécurité, l'autorisation et la déclaration d'utilité publique des canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques, et notamment les articles R555-16 concernant l'enquête publique préalable à l'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport, et R555-33 concernant l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de construction et de d'exploitation d'une canalisation de transport.
- Article L414-4 relatif aux sites Natura 2000 et les articles R414-19 et suivants relatifs à l'évaluation des incidences des programmes et des projets soumis à autorisation ou approbation.

2.2 Application au projet

- Construction et exploitation d'une canalisation de transport

Conformément au Chapitre V du Titre V du Livre V du Code de l'environnement (Art. R555-2 à R555-36) relatif aux canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques, le projet de modification du sea-line DN 400 d'EPPLN est soumis à autorisation préfectorale de construire et exploiter.

La Préfète de l'Aude est en charge de l'instruction de la demande.

- Étude de dangers

Toute nouvelle canalisation de transport nouvelle fait l'objet d'une étude de dangers qui suit les prescriptions de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 modifié portant règlement de la sécurité des canalisations de transport ainsi que celles de l'article R.555-10-1 du Code de l'environnement. Cette étude (pièce 6 du présent dossier administratif) est réalisée selon les principes du guide méthodologique du GESIP n°2008-01.

- Etude environnementale

En application des articles L.122-1 à L.122-3 et R.122-1 à R.122-14 du Code de l'environnement et compte tenu que l'ouvrage dépasse les seuils définis dans l'annexe de l'article R122-2, une étude environnementale est établie (pièce 11 du dossier).

- Loi sur l'eau

La réalisation du projet s'inscrit dans plusieurs rubriques de la nomenclature annexée à l'article R214-1 du Code de l'environnement pour des opérations limitées à la phase de travaux.

L'étude environnementale (pièce 11) remplace le document d'incidences concernant les projets soumis à déclaration ou autorisation au titre de l'article R214-1 (« Loi sur l'eau ») mentionné au 2° de l'article R.555-9, dans la mesure où elle contient l'ensemble des informations demandées par celui-ci.

- Participation du public

Le projet de modification du sea-line d'EPPLN s'insère dans le projet d'aménagement portuaire de Port-La Nouvelle porté par la région Occitanie. Ce projet a déjà fait l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête publique. L'étude d'impact du dossier porté par EPPLN complète celle du projet portuaire ; selon l'article L122-1-1 III elle est soumise à la participation du public par voie électronique prévue à l'article L123-19.

3 INSERTION DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION PROJETEE

Les dispositions réglementaires relatives aux procédures d'instruction des demandes d'autorisation pour la construction et l'exploitation de canalisations de transport sont définies dans le chapitre V du titre V du livre V du Code de l'environnement, aux articles R.555-2 et suivants.

L'instruction comprend :

- une consultation administrative ;
- la participation du public par voie électronique.

L'autorisation de construire et d'exploiter la canalisation de transport prévu dans le présent dossier est accordée par arrêté de la préfète de l'Aude, conformément aux dispositions de l'article R.555-4 du Code de l'environnement.

3.1 La consultation administrative

La consultation administrative est instruite dans les conditions définies aux articles R.555-12 à R.555-14 du Code de l'environnement.

La demandes d'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport est adressée à la préfète de l'Aude qui ordonne la mise à consultation administrative. Elle délègue à la DREAL Occitanie la consultation de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales concernées, invités à formuler leur avis dans un délai de deux mois, réputé favorables faute de réponse dans ce délai.

La DREAL transmet alors les résultats des consultations au demandeur et réunit si nécessaire dans les trente jours qui suivent, une conférence avec le demandeur et les services intéressés.

L'avis de l'autorité environnementale et les avis formulés au cours de la consultation administrative ainsi que les réponses apportées par EPPLN sont joints dans la présente pièce.

3.2 La participation du public

À l'issue de la consultation administrative, le projet est soumis à participation du public par voie électronique.

L'enquête est ouverte et organisée par la DREAL Occitanie chargée de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.

3.2.1 *Objet de la participation du public*

La participation du public porte sur la demande d'autorisation de construire et d'exploiter (DACE) une canalisation de transport d'hydrocarbures (modification du sea-line DN 400 d'EPPLN).

3.3 L'approbation ou le refus du projet

À l'issue de la participation du public et après avoir recueilli les observations d'EPPLN sur le rapport de la DREAL Occitanie, et après présentation du dossier en CoDERST (Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques) du département de l'Aude, la Préfète de l'Aude se prononce par arrêté sur le dossier soumis.

La Préfète de l'Aude délivre également un arrêté préfectoral instituant des servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques autour de la canalisation de transport modifiée.

4 LE DOSSIER SOUMIS A PARTICIPATION DU PUBLIC

Le dossier soumis à participation du public comporte les pièces requises à l'article R. 123-8 du Code de l'environnement et une note de présentation non technique du projet.

4.1 Note de présentation non technique

La pièce 1 du dossier DACE constitue la présentation non technique du projet.

Le présent document est joint.

4.2 Pièces relatives au DACE

- Pièce 1 : Résumé non technique
- Pièce 2 : Présentation du pétitionnaire
- Pièce 3 : Mémoire exposant les capacités techniques et financières du pétitionnaire
- Pièce 4 : Caractéristiques techniques et économiques de l'ouvrage
- Pièce 5 : Carte du tracé au 1 : 25 000 / Carte du tracé au 1 : 12 500
- Pièce 6 : Etude de dangers
- Pièce 7 : Convention liant l'entreprise à des tiers, relative à l'exploitation de la canalisation
- Pièce 8 : (non soumise à la participation du public)
- Pièce 9 : Largeur des bandes de servitudes
- Pièce 10 : Note justifiant le choix du tracé retenu au regard des enjeux de sécurité et de protection de l'environnement
- Pièce 11 : Etude d'impact

4.3 Pièces relatives au PAD

Comme le dossier PAD relatif à l'arrêt définitif du sea-line actuel est déposé conjointement au dossier DACE, il est également porté à la connaissance du public.

- Pièce 1 : Identification du pétitionnaire
- Pièce 2 : Décision d'arrêt définitif

- Pièce 3 : Rapport de présentation
Pièce 4 : Cartographie
Pièce 5 : Autorisation d'exploitation

5 LA CONCERTATION PUBLIQUE ET ADMINISTRATIVE

5.1 La consultation publique

Le projet de modification du sea-line d'EPPLN présentant des caractéristiques inférieures aux seuils visés au tableau de l'article R. 121-2 du Code de l'environnement, il n'est pas soumis à l'obligation de saisine de la Commission nationale du débat public.

Etant donné les caractéristiques du projet et la concertation ayant déjà eu lieu dans le cadre du projet portuaire, l'autorité compétente pour prendre la décision (Préfectures de l'Aude) n'a pas demandé à EPPLN d'organiser de concertation préalable à la participation du public, en application de l'article L. 121-16 du Code de l'environnement.

La participation du public se fait comme décrit au § 4 du présent document.

5.2 La consultation administrative

Les avis reçus dans le cadre de la consultation administrative et les réponses EPPLN sont intégrés en annexe du présent document.

ANNEXES – Synthèse de la consultation administrative

- Tableau synthétique des services/organismes consultés et des avis reçus (2 pages)
- Tableau des réponses d'EPPLN à toutes les observations reçues (17 pages)
- Avis de l'autorité environnementale (MRAE Occitanie) et lettre de réponse EPPLN (11 pages)
- Avis reçus dans le cadre de la consultation administrative et lettres de réponses EPPLN (21 pages)

Service / Organisme	Date de l'avis	Favorable /Défavorable	Remarques	Réponses EPPLN	Référence courrier EPPLN
MRAe	3/12/2020	Favorable avec réserves	Voir rapport ci-joint	Voir tableau joint à la lettre de réponse d'EPPLN	01/28012021 du 28 janvier 2021
Préfecture Maritime de la Méditerranée		Avis non parvenu réputé favorable			
DIRM (Direction Interrégionale de la Mer Méditerranée, Service des Phares et balises)	7/12/2020	Favorable	Avec informations sur modifications du balisage maritime	Voir lettre de réponse d'EPPLN	4/28012021 du 28 janvier 2021
DDTM 66 (service DML Délégation à la Mer et au Littoral 66-11)	24/12/2020	Favorable			
Conseil Régional Occitanie	18/12/2020	Favorable avec réserves	Voir lettre ci-jointe	Voir tableau joint à la lettre de réponse d'EPPLN	2/28012021 du 28 janvier 2021
Chambre de commerce et d'industrie de l'Aude		Avis non parvenu réputé favorable			
ARS Occitanie délégation départementale de l'Aude	24/11/2020	Favorable			
Mairie de Port-la-Nouvelle		Avis non parvenu réputé favorable			
Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	8/12/2020	Favorable			
Commission locale de l'eau du SAGE Basse Vallée de l'Aude		Avis non parvenu réputé favorable			
Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée		Avis non parvenu réputé favorable			
DREAL Police des eaux littorales	23/12/2020	Favorable avec réserves	Voir lettre ci-jointe	Voir tableau joint à la lettre de réponse d'EPPLN	3/28012021 du 28 janvier 2021
DDTM 11		Voir avis DML 66-11			
Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres		Avis non parvenu réputé favorable			

Direction des Affaires Culturelles – Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine (STAP)		Avis non parvenu réputé favorable			
SDIS 11		Avis non parvenu réputé favorable			
EMZD de Marseille – Caserne Audéoud	4/11/2020	Favorable			
Préfecture de l'Aude Service interministériel régional des affaires civiles et économiques de défense et de protection civile (SIRACEDPC)		Avis non parvenu réputé favorable			

MODIFICATION DU SEA-LINE DN 400 DUE A L'EXTENSION DE PORT-LA NOUVELLE – DEMANDE D'AUTORISATION PRÉFECTORALE DE
CONSTRUIRE ET EXPLOITER UNE CANALISATION DE TRANSPORT

COMMENTAIRES MRAE ET REPONSES EPPLN

Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale du 03/12/2020	Réponse EPPLN
<p>1. (Commentaire p.7/10) 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.</p>	<p>L'étude d'impact sera complétée sur le tronçon de canalisation desservant le futur bord à quai P1.</p> <p>Par contre l'installation de déchargement du bord à quai est exclue du dossier DACE du sea-line, elle sera traitée dans le cadre d'une future autorisation ICPE.</p>
<p>2. (Commentaire p.8/10) 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.</p>	<p>Des précisions seront apportées sur la temporalité des travaux port / sea-line afin de préciser l'état initial pour le projet.</p> <p>Pour plus de lisibilité, l'état initial de la partie terrestre sera mis en annexe et une synthèse sera donnée dans le corps du texte.</p>
<p>3. (Commentaire p.9/10) 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.</p>	<p>Le commentaire concerne les portions du sea-line au large de la digue pour laquelle les filets à particules sont inopérants. Le document sera mis à jour selon les principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les travaux concernés sont surtout le démantèlement sea-line existant - un chapitre spécifique sur le désensouillage sera ajouté - le principe est d'éviter que la turbidité aille dans le grau et d'adapter le désensouillage à la turbidité - pas d'enjeu au niveau du démantèlement mais gestion de la turbidité - utiliser les mesures mises en place dans la cadre des travaux portuaires : mesures de turbidité et rideau de bulles à l'entrée du grau, vérifier qu'ils sont présents pendant le démantèlement - mettre en place moyen de surveillance au niveau des travaux EPPLN pour

Avis de la Mission Régionale d’Autorité Environnementale du 03/12/2020	Réponse EPPLN
	pouvoir discriminer l’origine de la turbidité.
4. (Commentaire p.9/10) 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.	L’évaluation de l’incidences des sédiments sur la qualité de l’eau sera complétée et conclura à l’absence d’enjeu.
5. (Commentaire p.10/10) La MRAe recommande de justifier le niveau d’enjeu retenu pour les grandes nacres et le fait qu’aucun inventaire complémentaire n’est proposé.	L’absence de grandes nacres sur la zone des travaux sera mieux justifiée.

MODIFICATION DU SEA-LINE DN 400 DUE A L'EXTENSION DE PORT-LA NOUVELLE – DEMANDE D'AUTORISATION PRÉFECTORALE DE CONSTRUIRE ET EXPLOITER UNE CANALISATION DE TRANSPORT

COMMENTAIRES DREAL/POLICE DE L'EAU ET REPONSES EPPLN

Commentaires lettre de la DREAL-Direction écologie du 23/12/2020	Réponse EPPLN
<p>Par courrier du 26 octobre 2020 vous avez saisi la division Milieux Marins et Côtiers, au titre de sa compétence en matière de police des eaux littorales, d'une demande d'avis sur les dossiers visés en objet, déposés par la société EPPLN. Ceux-ci appellent les observations suivantes :</p>	
<p>1. Procédure réglementaire</p> <p>Après avis de la DGPR et de la DEB du ministère de la transition écologique, la procédure de mise à l'arrêt définitif du sea-line actuel, encadrée par l'article R555-29 du code de l'environnement, permet de garantir les intérêts mentionnés à l'article L211-1 du code de l'environnement, le cas échéant par le biais de prescriptions techniques particulières prises dans les formes prévues à l'article R555-22. Le démantèlement de la canalisation existante ne relève donc pas, comme envisagé initialement et mentionné dans le dossier, d'une procédure parallèle de déclaration en application de l'article L214-3 du code de l'environnement.</p>	<p>Noté, le cadrage réglementaire du dossier sera mis à jour avec cette précision, à la fois dans l'étude d'impact et dans les documents applicables des dossiers DACE et PAD.</p>
<p>2. Partie maritime du projet</p> <p>Selon l'analyse des impacts le principal effet attendu lors de la pose de la canalisation de remplacement, et le démantèlement du sea-line actuel, est une dégradation de la qualité de l'eau suite au remaniement des fonds et à la mise en suspension des particules fines, cet impact étant toutefois atténué par la faible contamination des sédiments.</p>	<p>Exact.</p>
<p>Afin de limiter la diffusion du panache turbide lors de la réalisation des travaux il est proposé deux mesures d'évitement (à requalifier en mesures de réduction) consistant à la mise en place de barrages flottants avec filets à particules.</p>	<p>Les mesures seront requalifiées en mesure de réduction dans l'étude d'impact.</p>

Commentaires lettre de la DREAL-Direction écologie du 23/12/2020	Réponse EPPLN
La mesure ME 01 concerne la phase d'installation du nouveau sea-line temporaire. Les barrages flottants seront installés sur la zone d'atterrage.	Exact.
Pour la mesure ME 02 concernant la phase de démantèlement de l'ancien sea-line, la mise en place de barrages flottants est proposée sur la zone de travaux comprise dans l'enceinte du futur port de Port-la-Nouvelle. Comme pour la mesure ME 01 une représentation schématique de la localisation des barrages permettrait d'illustrer la proposition. Cette localisation semble être préfigurée sur la figure E 1-3 du préambule de la pièce E du volume 3 de l'étude d'impact. Compte tenu des profondeurs d'eau sur le secteur la pertinence et la faisabilité de cette mesure doit être confirmée.	Ce document de l'étude d'impact sera mis à jour avec un justificatif sur la pertinence et la faisabilité de la mesure. En outre il sera précisé que la position des barrages flottants indiquée sur la figure E 1-3 est schématique, la protection pourra être réalisée sur site par plusieurs barrages plus courts ou un barrage déplacé à l'avancement. Le phasage de pose et déplacement du (ou des) barrages filtrants fera l'objet d'une coordination particulière avec la Région.
Le rinçage du sea-line existant, avant démantèlement, va se faire par injection d'eau (au moins 1 400 m ³) via le dernier pétrolier vers le dépôt (présence d'un clapet antiretour). Les eaux de rinçage seront traitées au dépôt EPPLN avant rejet.	Le volume d'eau injectée correspond à trois fois le volume du sea-line actuel soit plutôt 900 m ³ .
<p>Il convient de préciser dans l'étude d'impact :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la nature des polluants pouvant être présents dans les eaux de rinçage et de la canalisation, au regard des produits transportés en exploitation (hydrocarbures, HAP, BETEX, ETM...); - le point de rejet au milieu et sa sensibilité ; - le système de traitement de ces eaux de rinçage et les normes de rejet au milieu. 	Les précisions demandées sur le rinçage du sea-line existant, ainsi que sur les autres phases du projet générant des volumes d'eau à traiter (nettoyage complémentaire du sea-line existant, eaux d'épreuve du nouveau sea-line) seront apportées dans l'étude d'impact (dossier DACE) ainsi que dans le dossier PAD.
<p>4. Espèces protégées</p> <p>L'absence de grandes nacres sur la zone des travaux doit être mieux justifiée, les derniers inventaires datant déjà de 2016.</p>	L'absence de grandes nacres sur la zone des travaux sera mieux justifiée dans l'étude d'impact.
<p>5 Suivis environnementaux</p> <p>Les travaux sur le sea-line seront réalisés sur la même zone et en même</p>	Exact.

Commentaires lettre de la DREAL-Direction écologie du 23/12/2020	Réponse EPPLN
<p>temps que ceux de l'extension du port de Port-la-Nouvelle. Le dossier précise que les suivis réalisés dans le cadre des travaux portuaires pourront également bénéficier aux travaux d'installation de la nouvelle canalisation et de démantèlement de l'ancien sea-line. Ces suivis, repris pour mémoire dans l'étude d'impact, concernent, la qualité des eaux marines et lagunaires, la qualité des sédiments marins et lagunaires, le suivi des communautés benthiques de substrats meubles, le suivi de l'ichtyofaune et des zones fonctionnelles halieutiques.</p>	
<p>Il apparaît que la localisation et les objectifs des suivis environnementaux réalisés dans le cadre du chantier portuaire ne seront pas adaptés aux travaux envisagés pour la construction de la nouvelle canalisation et le démantèlement du sea-line actuel. Ce point est à expliciter dans l'étude d'impact. Au regard des impacts évalués et des mesures de réduction, il convient de mieux préciser la nécessité ou non de prévoir des suivis complémentaires pour les travaux d'EPPLN concernant la qualité de l'eau, la qualité des sédiments, les communautés benthiques des fonds et l'ichtyofaune.</p>	<p>Les suivis complémentaires pour les travaux d'EPPLN seront plus précisément justifiés et explicités dans l'étude d'impact : enjeux suivis, moyens, lieux d'emplacement, fréquences et durée de surveillance.</p>
<p>Concernant le suivi de la turbidité, les mesures mises en place dans le cadre des travaux portuaires (mesures de turbidité et rideau à bulle à l'entrée du grau) pourraient être utilisées pour suivre l'impact éventuel des travaux de démantèlement du sea-line actuel, en veillant toutefois, si les travaux sont concomitants, à mettre en place un moyen de surveillance permettant de discriminer l'origine de la turbidité.</p>	<p>Le moyen de surveillance permettant de discriminer l'origine de la turbidité sera précisé dans l'étude d'impact.</p>
<p>En conclusion, les dossiers doivent être adaptés en fonction des remarques formulées ci-dessus.</p>	<p>Les dossiers seront adaptés comme décrit ci-avant.</p>
<p>Afin de garantir les intérêts mentionnés à l'article L211-1 du code de l'environnement des prescriptions devront être reprises dans l'arrêté d'autorisation de la nouvelle canalisation, et dans un arrêté complémentaire, pris dans les formes prévues à l'article R555-22, pour la mise à l'arrêt définitif du sea-line actuel.</p>	<p>Noté.</p>

MODIFICATION DU SEA-LINE DN 400 DUE A L'EXTENSION DE PORT-LA NOUVELLE – DEMANDE D'AUTORISATION PRÉFECTORALE DE
CONSTRUIRE ET EXPLOITER UNE CANALISATION DE TRANSPORT

COMMENTAIRES REGION OCCITANIE ET REPONSES EPPLN

Lettre de la région Occitanie du 18/12/2020	Réponse EPPLN
<p>Veillez trouver ci-après l'avis de la Région Occitanie sur le dossier cité en objet. De manière générique, la Région souligne que</p> <p>(1) le travaux d'EPPLN ne doivent pas générer des contraintes sur les travaux de la Région ;</p> <p>(2) que les servitudes domaniales ne doivent pas contraindre la future exploitation du port ;</p> <p>(3) qu'il est indispensable de disposer de plans d'implantation précis du tracé du sealine en plan et en coupe.</p>	<p>(1) Les travaux d'EPPLN seront en quasi-permanence séparés de ceux du chantier portuaire. Les contraintes sont principalement l'emprise le long du tracé terrestre et une interférence nautique limitée à la phase de démantèlement du sea-line existant à l'intérieur de la digue. Ces contraintes, très limitées dans l'espace et le temps à l'échelle du chantier portuaire, sont parfaitement gérables dans le cadre d'une coordination normale entre aménageurs.</p> <p>(2) Le tracé du sea-line dévoyé est le fruit d'années de discussions avec la Région prenant en compte la future exploitation du port. La SEMOP connaît l'existence du sea-line et sa servitude domaniale. En outre EPPLN s'assurera que la SEMOP a bien compris et intégré les contraintes d'urbanisation résultant des SUP.</p> <p>(3) L'échange des documents d'ingénierie, dès qu'ils sont finalisés, fait partie de la coordination normale entre aménageurs.</p>
<p>En effet, le tracé du sealine ayant évolué entre la conception et l'implantation de la digue et la solution finale du sealine (non-déplacement du PLEM) conduit à avoir un sealine plus proche du pied de digue qu'initialement prévu.</p>	<p>La Région et EPPLN ont établi un principe de phasage des travaux permettant de gérer la proximité du sea-line avec la digue (réunion du 9 décembre 2020).</p>
<p>Il convient également de noter que certains documents produits par EPPLN en particulier le projet de Convention d'occupation domaniale sont en discussion avec la Région, et ne seront pas nécessairement tels que présentés lors du dépôt du dossier. Il en est de même avec le plan de financement évoqué.</p>	<p>C'est exact, la convention d'occupation temporaire (COT) est en cours de finalisation entre la Région et EPPLN.</p>
<p>En qualité d'autorité portuaire et eu égard aux discussions en cours, la Région vous indique que le titre d'occupation portant autorisation d'exploitation du sea-line sera délivré pour une durée temporaire. Le terme prévisionnel de l'occupation autorisée par la Région est fixé au</p>	<p>La durée de l'autorisation d'exploitation fait partie des points de la COT en cours de finalisation entre la Région et EPPLN.</p>

Lettre de la région Occitanie du 18/12/2020	Réponse EPPLN
31 juillet 2025, date à laquelle le poste vrac liquide P1 sera opérationnel. En effet, les discussions entre la Région et EPPLN tendent à ce que EPPLN bascule son activité du PLEM vers le poste P1.	

Pièce n°	Dossier DACE – Commentaire région Occitanie	Réponse EPPLN
0 – Lettre d’envoi du dossier rév.1 du 5/10/20	Pas de remarque	
1 – Résumé non technique rév.2 du 05/10/20	Figure 3 : la « zone éolienne » identifiée n’est pas la zone dédiée à l’éolien (quai et terrepleins non représentés) mais la zone d’installation de chantier nécessaire aux travaux de construction des digues jusqu’en fin 2023	Le texte à la suite de la Figure 3 précise bien que la plateforme est « destinée à accueillir les travaux portuaires de construction de la digue et d’assemblage des éoliennes ».
	§1.3, 1.4, (idem, la PLT Nord n’est pas la « zone éolienne » mais la zone d’installation de chantier) 1.5 et 1.6 : cf. remarques de la pièce 4_rev1 du PAD	Bien noté, voir ci-dessus.
	§1.4.2 : l’ensouillement de 1m sur les 150 premiers mètres semble faible (l’actuel était ensouillé à 1.3m)	La raison de l’ensouillage est d’éviter que l’ouvrage ne soit visible au niveau de l’atterrage par les baigneurs et plaisanciers et à ce titre un mètre de recouvrement est suffisant. La hauteur de recouvrement de sable sur la canalisation existante est variable et due uniquement au transport sédimentaire.
§1.4.4.1 -> le profil type de la figue n°6 est incompatible avec la largeur réellement présente entre le fossé et la	Si nécessaire et avec la permission de la Région, la clôture portuaire sera temporairement déportée pour permettre l’emprise de 20 m nécessaire aux travaux	

Pièce n°	Dossier DACE – Commentaire région Occitanie	Réponse EPPLN
	clôture où se trouvera le tronçon A-B	de canalisation à terre.
	§1.4.4.2 -> une protection sécurité/sûreté est actuellement présente pour les travaux d'extension, l'installation nécessaire à la partie sea-line devra en tenir compte avec une modification/remis en état si besoin sans générer une quelconque problématique de sécurité ou de sûreté dans l'emprise portuaire	Noté.
	Dernier alinéa p10/71 -> le basculement est prévu « à partir de Juillet 2021 », Il convient de noter que la coupure du sealine actuel doit être opérée <i>pour fin Juillet 2021</i> soit légèrement avant l'arrivée des travaux de la Région et ainsi éviter toute incidence sur le chantier en cours	<p>À la signature de la COT un planning réaliste sera convenu. Il faut compter environ 12 mois entre la signature de la COT (initialement prévue au dépôt du dossier DACE en juin 2020) et la dépose du tronçon de sea-line sous la digue.</p> <p>Le document sera mis à jour en indiquant que les travaux du sea-line seront coordonnés avec ceux du port et renvoyant vers la COT pour le calendrier convenues entre la Région et EPPLN (pièce 8 du dossier DACE).</p>
	<p>§1.6 <i>“EPPLN exploitera le P1 pour environs 120 navires par an (7 jours sur 7 et 24h sur 24)”</i></p> <p>Ce n'est pas EPPLN qui exploitera le poste P1 mais bien la SEmop, Eppln utilisera le poste.</p> <p><i>“De B' à P1 un nouveau tronçon de canalisation sera construit, d'abord en enterré puis sur 177 m en aérien sur le pipe-rack avant de se raccorder, par l'intermédiaire d'une vanne de sectionnement faisant partie de la canalisation de transport, à l'ICPE bord à quai P1”.</i></p> <p>Cette section devra tenir comptes des travaux réalisés par la Région et doit faire l'objet d'une remise en état à l'identique.</p>	Noté.

Pièce n°	Dossier DACE – Commentaire région Occitanie	Réponse EPPLN
	Tableau 1 : « ... ensouillé sur les 100 premiers mètres à 1 mètres de profondeur » ≠ des 150m indiqué au §1.4.2	Le dossier sera mis en cohérence avec le linéaire correct qui est 150 m.
	§ 3.2 : avant-dernier § : il n’y a pas de dépassement de N1 à proximité du pipe suite aux dernières analyses.	Cette bonne nouvelle ne remet pas en question la conclusion du paragraphe qui établit que la construction et l’exploitation du sea-line de remplacement sont soumis à autorisation au titre de la préservation des milieux aquatiques.
	Figure 12 : des dispositions de protections du sealine pourront être prises par EPPLN afin de ne pas pénaliser la phase de finalisation des digues qui interviendra après la pose du sealine. L’entreprise exécutant les travaux pour le compte de la Région n’ayant aucune restriction ni contrainte dans l’exécution de ceux-ci au regard d’un risque de chute de blocs artificiels ou d’enrochement. Ceci est à prendre en compte jusqu’au PM 1150 de la nouvelle digue.	La Région et EPPLN ont établi que durant la phase de finalisation des digues le scénario de chute de bloc sur le sea-line dû à ces travaux de finition est improbable. Ainsi, la coactivité des travaux de finition et de pose du sea-line est gérable et justifiable en termes de risque (réunion du 9 décembre 2020).
	<p>§ 5.1.5 Contexte socio-économique Figure A3 5.3 Limite administrative du port</p> <p>Il convient de tenir compte de l’arrêté préfectoral ci-dessous cité. (schéma montrant l’extension du port et mentionnant l’arrêté préfectoral DDTM-SATEM-2019-003 portant autorisation d’extension du port de Port-La-Nouvelle au titre de l’article L5314-8 du code des transports)</p>	Nous confirmons avoir tenu compte de l’extension du domaine portuaire telle que définie dans l’AP cité.
2 – Présentation du pétitionnaire rev.0 du 08/06/20	Pas de remarque	
3 - Mémoire exposant les capacités techniques et financières du pétitionnaire	p11/11 -> <i>“En l’absence d’une vision certaine de la part de la Région Occitanie pour la réalisation et l’exploitation du futur bord à quai P1, EPPLN sollicite, pour rentabiliser</i>	La durée de l’autorisation d’exploitation fait partie des points de la COT en cours de finalisation entre la Région

Pièce n°	Dossier DACE – Commentaire région Occitanie	Réponse EPPLN
rév. 2 du 21/09/20	<p><i>cet outil, une AOT et un droit d'exploiter de 20 années soit 15 années de remboursement et 5 années de retour sur investissement.</i></p> <p>Cette information est erronée dans la mesure où la Région a toujours affirmé sa volonté de maintenir une continuité d'approvisionnement du site de EPPLN. Par ailleurs, les termes de l'AOT avancées ne correspondent pas aux réalités administratives et financières actuellement discutées avec la Région.</p>	<p>et EPPLN.</p> <p>Le document sera mis à jour en renvoyant vers la COT pour les modalités de financement convenues entre la Région et EPPLN (pièce 8 du dossier DACE).</p>
4 – Caractéristiques techniques et économiques de l'ouvrage rév.2 du 21/09/20	Figure 2 : la « zone éoliennes » identifiée n'est pas la zone dédiée à l'éolien (quai et terrepleins non représentés) mais la zone d'installation de chantier nécessaire aux travaux de construction des digues jusqu'en fin 2023	Voir ci-dessus.
	§1.3 cf. remarques de la pièce 4_rev1 du PAD	Idem
	p8/17, dernier alinéa §1.3.2 il convient de faire préciser l'échéance de basculement d'exploitation du sea-line identique à celle à modifier en p10/71 de la pièce 1_rev2	Idem
	§3.1.1-> le profil type de la figue n°6 est incompatible avec la largeur réellement présente entre le fossé et la clôture où se trouvera le tronçon A-B	Idem
	§3.1.2 -> une protection sécurité/sûreté est actuellement présente pour les travaux d'extension, l'installation nécessaire à la partie sea-line devra en tenir compte avec une modification/remis en état si besoin sans générer une quelconque problématique de sécurité ou de sûreté dans l'emprise portuaire.	Idem

Pièce n°	Dossier DACE – Commentaire région Occitanie	Réponse EPPLN
	<p>§5 -> la référence au financement par la Région n'est pas une condition technique et ne peut pas être affichée comme telle. La Région est à ce jour en discussion avec EPPLN.</p>	<p>La participation financière de la Région conditionne la viabilité économique du projet, sa mention a sa place dans le volet économique de ce document prévu par la réglementation. Le montant de la participation à la Région fait partie des points de la COT en cours de finalisation entre la Région et EPPLN. Le document sera mis à jour en renvoyant vers la COT pour les modalités de financement convenues entre la Région et EPPLN (pièce 8 du dossier DACE).</p>
	<p>Figure 2 : la « zone éoliennes » identifiée n'est pas la zone dédiée à l'éolien (quai et terrepleins non représentés) mais la zone d'installation de chantier nécessaire aux travaux de construction des digues jusqu'en fin 2023</p>	<p>Voir ci-dessus.</p>
<p>5 – Carte 1 : 25000 rév.2 du 05/10/20</p>	<p>CARTE DU TRACE AU 1 : 25 000 ET 1 : 12 5000 EPPLN-EPPLN-200228_Pièce5_Carte25000_rev2 EPPLN-EPPLN-200272_rev02 EPPLN-EPPLN-200246_Rev04</p>	
	<p>p 5 à 8/8 : cf. remarques de la pièce 4_rev1 du PAD</p>	<p>Voir ci-dessus.</p>
<p>6 – Etude de dangers rév.1 du 08/09/20</p>	<p>P114 à 116/171 -> les rapports des essais faits pendant la phase étude sont cités pour justifier de l'absence de risque de chute sur la canalisation déviée. Des extraits sont également joints. Or les digues ont été optimisées en phase travaux avec d'autres essais sur modèle physique. La justification faite dans l'EDD ne correspond donc pas à la réalité. Le point dur est surtout entre le PM400 et le PM600 où le sealine est proche de l'ouvrage. Sur ce linéaire les blocs de 2m3 initialement prévus ont été</p>	<p>Ce paragraphe de l'étude de dangers établit que, en phase d'exploitation, le scénario de chute de tétrapode sur le sea-line peut être écarté. Comme convenu avec la Région, sa conclusion sera confirmée par une étude menée par EPPLN en janvier-février 2021 montrant qu'un bloc se détachant de la digue ne peut pas rouler jusqu'au sea-line (réunion du 9 décembre 2020).</p>

Pièce n°	Dossier DACE – Commentaire région Occitanie	Réponse EPPLN
	substitués par des enrochements 3-6T, au-delà on retrouve les blocs artificiels dont une coupe analogue à celle testé en phase étude.	
	p. 115/171 : il y a un problème sur les figures et la position du nouveau sealine et de l'indication de la houle.	Problème de présentation corrigé dans la révision 2 du document.
7 – Conventions avec des tiers relatives à l'exploitation rév.0 du 08/06/20	Pas de remarque	
8 – Convention avec des tiers relatives au financement ou à l'usage de l'ouvrage rév. du 08/06/20	Cette pièce comprend un ancien projet d'avenant n°4 à la convention d'occupation domaniale. Cet avenant n'est plus d'actualité. La Région est en cours de discussions sur les termes de cet avenant.	La COT finalisée sera insérée.
9 – Largeur des bandes de servitudes sollicitées rév. 1 du 08/09/20	Les servitudes liées à l'emprise du pipe sont à minimiser au regard de la future exploitation de cette zone, notamment l'élargissement de la bande lorsque le P1 sera réalisé.	<p>Il faut distinguer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • dans la COT, la largeur de la bande de terrain mobilisée pour l'implantation de la canalisation, qui constitue un droit d'accès et est fixée d'un commun accord à 5 mètres selon les règles habituelles (le terme de <i>servitude</i> serait impropre car il s'agit d'un emprunt du domaine public) ; • les SUP (servitudes d'utilité publique), qui définissent réglementairement les contraintes d'urbanisation autour de la canalisation, et sont calculées dans l'étude de dangers : de par les conditions opératoires différentes, les SUP de l'ouvrage vers le P1 sont légèrement supérieures. Elles ne peuvent être réduites sauf à changer les données d'entrée du projet.

Pièce n°	Dossier DACE – Commentaire région Occitanie	Réponse EPPLN
	<p>Il conviendrait de s’assurer que la servitude du tronçon A-B ne soit pas préjudiciable aux travaux de la Région et se limite au seul chemin de ronde entre le fossé et la clôture (cf. p6/7). Sur ce même plan, il apparait que la servitude intercepte le projet de la digue ce qui ne me semble pas possible. Un zoom au droit de l’enracinement Nord est nécessaire pour s’assurer qu’une partie de l’ouvrage (taaf) ne soit pas dans la servitude du sea-line alors que ce dernier est posé après coup. Des travaux se poursuivront après le dévoiement provisoire pour la finalisation de l’ouvrage, les travaux seront assujettis à cette servitude présente en pied.</p>	<p>Les bandes des SUP interceptent la digue mais pas la bande de terrain de la COT comme la Région peut le vérifier sur le plan au 1 :2000 EPPLN-EPPLN-200273_trace2000_rev01 en sa possession. Les obligations réglementaires découlant des SUP n’impactent aucunement ni la construction ni l’exploitation de la digue.</p>
	<p>Les servitudes exposées ne doivent pas être incompatible avec le développement du schéma ferroviaire.</p>	<p>Une COT est parfaitement compatible avec un développement ferroviaire (ou routier). La Région ou la SEMOP devra communiquer toute évolution éventuelle de ses plans à temps pour qu’EPPLN puisse adapter la conception du sea-line au droit des croisements (surprofondeur et pose de protections locales). La même remarque vaut pour les croisements des futures routes prévues sur la plateforme. Sans autre information, EPPLN se basera sur le « plan de renforcement du sealine » daté de novembre 2019 communiqué par la Région.</p> <p>Tout développement ferroviaire ou routier ultérieur à la mise en service de la canalisation sera assujetti à la procédure de DT/DICT, soumis à l’approbation préalable d’EPPLN et pris en charge par le porteur du projet.</p>
	<p>De manière générale, des dispositions particulières doivent être prises pour supprimer et/ou réduire l’impact de ces servitudes.</p>	<p>Voir ci-dessus, la transmission au plus tôt par la Région ou la SEMOP des plans de détail des futures infrastructures routières et ferrées croisant le sea-line permettra la meilleure compatibilité des projets.</p>

Pièce n°	Dossier DACE – Commentaire région Occitanie	Réponse EPPLN
10 – Note justifiant le choix du tracé rév.1 du 08/09/20	Pas de remarque	
11 – Etude d’impact incluant dossier d’incidence sur la ressource en eau rév. 2 du 05/10/20	p17 et 53/884 -> l’exploitation du nouveau sealine est envisagée au 31/08/21 en considérant le mois d’août comme 1 mois d’aléas. La préfabrication à terre est prévue à partir de mars-avril 2021. Il convient de préciser que les interventions dans la zone d’installation de chantier ne devront pas créer de gêne au bon déroulement du chantier de la Région. Lors de cette phase, il y aura une activité travaux qu’EPPLN devra prendre en compte pour réaliser ses travaux, de plus des protections provisoires seront à mettre (accès au lot 2 concerné). Enfin le lot 2 des travaux Région n’aura pas replié ses installations de chantier, l’extrémité de la partie terrestre ne pourra donc pas être réalisée avant juin 2021.	<p>Voir ci-dessus concernant le planning et la coordination des chantiers.</p> <p>Le document sera mis à jour en indiquant que les travaux du sea-line seront coordonnés avec ceux du port.</p>
	p.30, 57, 605, 717, 751/884 : Mauvaise limite administrative du port.	Exact mais sans conséquence sur les conclusions de l’étude d’impact. Sera néanmoins corrigé dans une révision ultérieure.
	p54/884 -> les réseaux neufs du projet d’extension, non répertoriés dans le guichet unique, sont en interfaces avec la partie terrestre à proximité du point de raccordement au droit de l’avenue de Turrel.	Merci de bien vouloir nous transmettre les plans de détail des réseaux neufs dès que possible, afin que nous puissions les intégrer à l’étude de détail.
	p55/884 -> les noues provisoirement busées seront à entretenir par EPPLN afin de garantir le bon écoulement et fonctionnement du réseau de collecte. Le mobilier urbain et les enrochements seront à remettre en place après les travaux.	Noté.
	p58/884 -> Le plan des renforcements tel que joint dans l’Etude d’Impact pourrait évoluer en fonction des travaux	Voir ci-dessus concernant la nécessaire transmission par la Région ou la SEMOP des plans de détail des

Pièce n°	Dossier DACE – Commentaire région Occitanie	Réponse EPPLN
	de la future SEMOP et de la future exploitation de ces zones.	infrastructures prévues préalablement aux études d'exécution du chantier d'EPPLN.
	p59/884 -> pendant toute la phase de tirage EPPLN devra mettre en place un dispositif au titre de la sûreté portuaire, en effet le portail d'extrémité et/ou la clôture seront ouverts en permanence pour tirer le sealine. Les images sont trop petites pour le confirmer mais la zone de préfabrication est sur la piste des travaux de la Région entre les stocks et l'enracinement Nord et également sur l'installation du suivi du trait de côte.	Noté. Fera partie de la coordination normale en phase d'exécution.

Pièce n°	Dossier PAD	Commentaires région Occitanie	Réponse EPPLN
1	Identification du pétitionnaire rév.0 du 08/06/20	Pas de remarque	
2	Décision d'arrêt définitif rév.0 du 08/06/20	Pas de remarque	
3	Rapport de présentation rév.1 du 08/09/20	Figure 2 : la « zone éoliennes » identifiée n'est pas la zone dédiée à l'éolien (quai et terrepleins non représentés) mais la zone d'installation de chantier nécessaire aux travaux de construction des digues jusqu'en fin 2023	Voir ci-dessus
		§4.3.1 : pendant toute la phase décrite il y aura de l'activité nautique du chantier d'extension entre l'enracinement de la digue Nord et le tronçon. Les mouvements entre ces deux points du chantier devront donc rester possible. Une bathymétrie permettant, un positionnement judicieux du matelas de protection prévu entre BYTP et EPPLN permettrait de gérer cette phase de coactivité.	Exact, cette phase du chantier fera l'objet d'une coordination particulière avec la Région.
		Figure 4 : la mise en œuvre du « barrages filtrants » (anti-MES) depuis la plage jusqu'à la digue Nord empêchera tout trafic nautique, ce qui aura un impact potentiel sur les travaux Région.	C'est pourquoi le texte à la suite de la Figure 4 précise que « la position des barrages flottants indiquée ci-dessus est schématique, la protection pourra être réalisée sur site par plusieurs barrages plus courts ou un barrage déplacé à l'avancement ». Le phasage de pose et déplacement du (ou des) barrages filtrants fera l'objet d'une coordination particulière avec la Région.
		§5 : Le géoréférencement devrait pouvoir être fourni à la Région et à la Semop après les travaux de dévoiement.	Bien sûr.
4	Cartographie EPPLN-EPPLN-200457_Pièce4_r	Toutes les phases : la « zone éoliennes » identifiée n'est pas la zone dédiée à l'éolien (quai et terrepleins non représentés) mais la zone d'installation de chantier	Noté, merci de cette précision.



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 collégalement 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.

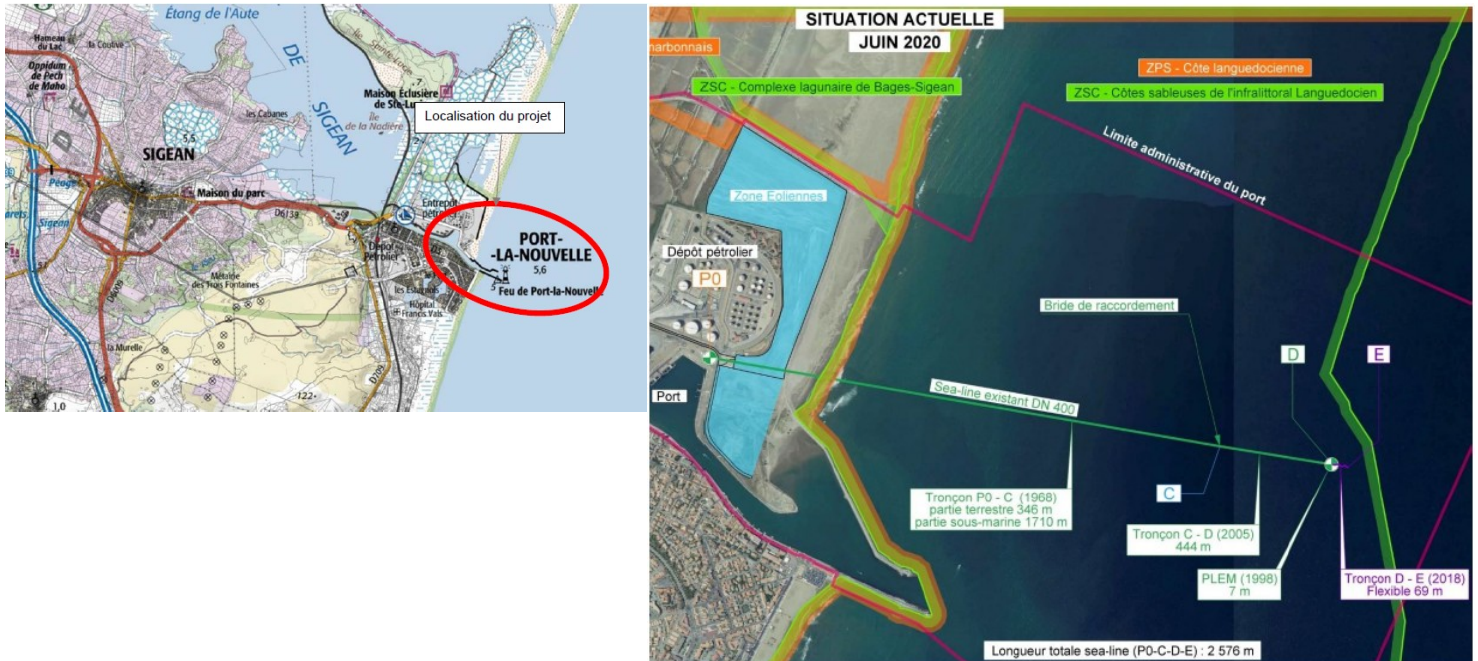
L'analyse des incidences ne porte pas sur l'ensemble des travaux prévus : elle mérite d'être complétée sur les travaux liés à la pose de la portion de canalisation jusqu'au bord à quai, sur les phases d'arrêt des canalisations (canalisation existante, canalisation de remplacement), sur l'installation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



MISSION REGIONALE D'AUTORITE
ENVIRONNEMENTALE
520 Allée Henri II de Montmorency
CS 69007
34064 MONTPELLIER CEDEX 2

Port-La-Nouvelle, le 28 janvier 2021

Vos Réf. : 2020APO85

Nos Réf. : 01/28012021

CRAR : JA JS9 993 20480

Objet : Modification du sea-line DN 400 dû à l'extension du port de Port-la Nouvelle
Demande d'autorisation préfectorale de construire et exploiter une canalisation
de transport - Plan d'arrêt définitif – Avis de la MRAE Occitanie

Madame, Monsieur,

Par le présent courrier nous répondons à votre avis ci-dessus référencé adressé à la DREAL Occitanie le 3 décembre 2020 et vous assurons de sa bonne prise en compte. Nos éléments de réponse sont synthétisés dans le tableau ci-joint.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de nos respectueuses salutations.

Le directeur général
Christophe Laloz

Pièce jointe :

– tableau de réponses

Copie : DREAL Occitanie, à l'attention de M. Delannoy

Téléphone : 04 68 48 00 58
Fax : 04 68 48 55 95
contact@eppln.fr

Entrepôt Pétrolier de Port-La-Nouvelle SAS
1193 Avenue Adolphe Turrel – CS90049 - 11210 PORT-LA-NOUVELLE
SAS au capital de 34.142.000 € - RCS Narbonne 533 727 004 (00012) -
APE 5210B



MINISTÈRE DE LA MER

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction Interrégionale de la Mer Méditerranée

Services des Phares et Balises

Marseille, le 07/12/2020

**Le directeur interrégional de la mer
Méditerranée**

à

Préfecture de l'Aude -
Direction régionale de l'environnement et du logement
Cité administrative
520 Allée Henri II de Montmorency
CS 69007
34064 MONTPELLIER CEDEX 02

Nos réf. : 458/2020

Vos réf. : courrier du 26 octobre 2020

Affaire suivie par :

Frédéric Porte

Tél. : 04 67 46 76 91

Courriel : frederic.porte@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Dossier de demande d'autorisation préfectorale de construire et exploiter une canalisation d'hydrocarbures au niveau de la commune de Port-la-Nouvelle – société EPPLN
PJ :

Par courrier cité en référence, vous nous avez demandé notre avis et nos observations relatives à l'affaire citée en objet.

Le projet nécessite une modification du balisage maritime.

Une procédure « création, modification, suppression » d'aides à la navigation maritime conformément à l'arrêté du 30 novembre 2017 relatif au traitement des dossiers de signalisation maritime (référence journal officiel NOR TRAT1623548A) est en cours.

Une décision de balisage définitif sera prise à l'issue de cette procédure.

Pour le balisage maritime en phase travaux, une note de prescription a été émise le 20 janvier 2020 auprès de la Région Occitanie, maître d'ouvrage des travaux d'extension du port de Port-la-Nouvelle.

Pour le Directeur Interrégional de la Mer Méditerranée

Stéphan ROUSSEAU
Adjoint au Directeur Interrégional
de la Mer Méditerranée
Marseille

Copie à : SPB Méd
SPB Méd -COB Sète



DIRECTION INTERNATIONALE DE LA
MER MEDITERRANEE
Services des Phares et Balises
Quai d'Alger Prolongé
34200 SETE

Port-La-Nouvelle, le 28 janvier 2021

A l'attention de M. Stéphan ROUSSEAU

Vos Réf. : 458/2020

Nos Réf. : 4/20210128

LRAR N° JAJ59 993 2021 0

Objet : Modification du sea-line DN 400 dû à l'extension du port de Port-la Nouvelle
Demande d'autorisation préfectorale de construire et exploiter une canalisation
de transport - Plan d'arrêt définitif – Avis de la DIRM Service des Phares et
Balises

Monsieur,

Par le présent courrier nous prenons note de votre avis ci-dessus référencé adressé à la
DREAL Occitanie le 7 décembre 2020 et vous remercions d'avoir engagé les actions
visant à modifier la signalisation maritime requise par notre ouvrage.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de nos respectueuses salutations.

Le directeur général
Christophe Laloz

Copie : DREAL Occitanie, à l'attention de M. Delannoy

----- Message transféré -----

Sujet :eppln

Date :Thu, 24 Dec 2020 11:59:44 +0100

De :BERLIAT Frederic (Adjoint DML) - DDTM 66/DML <frederic.berliat@pyrenees-orientales.gouv.fr>

Organisation :DDTM 66/DML

Pour :stephane.delannoy@developpement-durable.gouv.fr

CopiePRUDHON Xavier (Directeur-Adjoint, Délégué à la Mer et au Littoral) - DDTM à :66/DIRECTION <xavier.prudhon@pyrenees-orientales.gouv.fr>

Bonjour

concernant la demande d'autorisation préfectorale de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures permettant l'approvisionnement du dépôt pétrolier de l'entreprise EPPLN, le délégué à la mer et au littoral 66/11 émet un avis favorable au vu des éléments du dossier.

Cordialement

--

Frédéric BERLIAT

Adjoint au délégué à la mer et au littoral 66-11

Délégation à la mer et au littoral 66-11

2, rue Jean Richepin - BP 50909 - 66020 Perpignan cedex

Tél : 04 68 98 34 92 (externe) - 04 68 38 13 80 (interne)

www.pyrenees-orientales.gouv.fr

**PRÉFET
DES PYRÉNÉES-
ORIENTALES**

**Direction départementale
des territoires et de la mer**

Liberté

Égalité

Fraternité



Montpellier, le 18/12/2020

Pôle Aménagement, Mer, Changement Climatique

Pascal PINET

Directeur Général Délégué

DREAL OCCITANIE

Monsieur Olivier MEVEL

Direction des risques industriels

Cité administrative

CS 81002

31 074 TOULOUSE

Cédex 9

VOS RÉF. : Stéphane DELANOY

NOS RÉF.: PP/MT/DM/MDC n°2020-1.205

AFFAIRE SUIVIE PAR : Denis MASSOL

CONTACT : denis.massol@laregion.fr

Tél.: 04 67 22 86 75

OBJET : : Avis Région Occitanie sur le DACE EPPLN et dossier de demande mise à l'arrêt définitif d'exploitation du sealine actuel.

Monsieur,

Veillez trouver ci-après l'avis de la Région Occitanie sur le dossier cité en objet. De manière générique, la Région souligne que les travaux d'EPPLN ne doivent pas générer des contraintes sur les travaux de la Région ; que les servitudes domaniales ne doivent pas contraindre la future exploitation du port ; qu'il est indispensable de disposer de plans d'implantation précis du tracé du sealine en plan et en coupe.

En effet, le tracé du sealine ayant évolué entre la conception et l'implantation de la digue et la solution finale du sealine (non-déplacement du PLEM) conduit à avoir un sealine plus proche du pied de digue qu'initialement prévu.

Il convient également de noter que certains documents produits par EPPLN en particulier le projet de Convention d'occupation domaniale sont en discussion avec la Région, et ne seront pas nécessairement tels que présentés lors du dépôt du dossier. Il en est de même avec le plan de financement évoqué.

En qualité d'autorité portuaire et eu égard aux discussions en cours, la Région vous indique que le titre d'occupation portant autorisation d'exploitation du sea-line sera délivré pour une durée temporaire. Le terme prévisionnel de l'occupation autorisée par la Région est fixé au 31 juillet 2025, date à laquelle le poste vrac liquide P1

sera opérationnel. En effet, les discussions entre la Région et EPPLN tendent à ce que EPPLN bascule son activité du PLEM vers le poste P1.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de mes salutations distinguées.

Pascal PINET

Le Directeur Général Délégué

Pascal PINET



Dossier d'Autorisation de Construire et d'Exploiter (DACE)

Pièce 0 rev 1 du 05/10/20

Pas de remarque

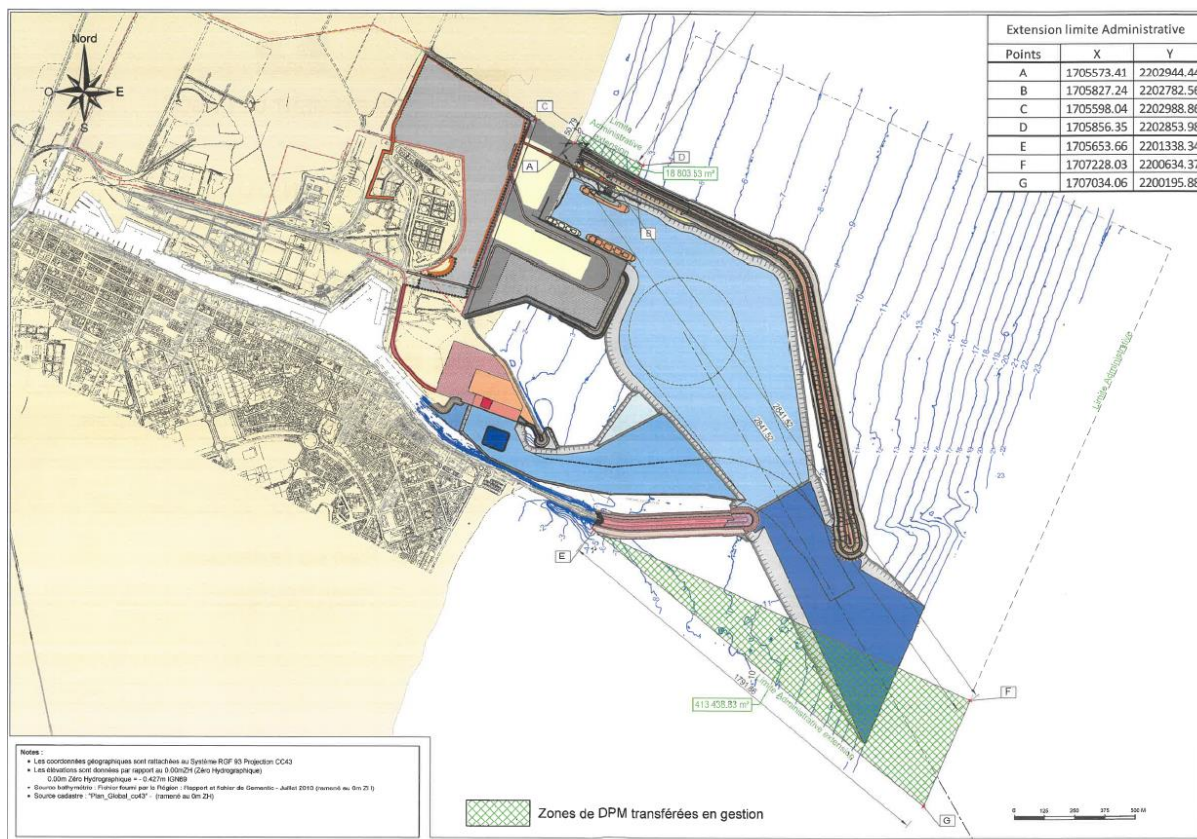
Pièce rev2 du 05/10/20

- Figure 3 : la « zone éoliennes » identifiée n'est pas la zone dédiée à l'éolien (quai et terrepleins non représentés) mais la zone d'installation de chantier nécessaire aux travaux de construction des digues jusqu'en fin 2023
- §1.3, 1.4, (idem, la PLT Nord n'est pas la « zone éolienne » mais la zone d'installation de chantier) 1.5 et 1.6 : cf. remarques de la pièce 4_rev1 du PAD
- §1.4.2 : l'ensouillement de 1m sur les 150 premiers mètres semble faible (l'actuel était ensouillé à 1.3m)
- §1.4.4.1 -> le profil type de la figure n°6 est incompatible avec la largeur réellement présente entre le fossé et la clôture où se trouvera le tronçon A-B
- §1.4.4.2 -> une protection sécurité/sûreté est actuellement présente pour les travaux d'extension, l'installation nécessaire à la partie sea-line devra en tenir compte avec une modification/remise en état si besoin sans générer une quelconque problématique de sécurité ou de sûreté dans l'emprise portuaire
- Dernier alinéa p10/71 -> le basculement est prévu « à partir de Juillet 2021 »,
 - o Il convient de noter que la coupure du sealine actuel doit être opérée *pour fin Juillet 2021* soit légèrement avant l'arrivée des travaux de la Région et ainsi éviter toute incidence sur le chantier en cours.
- §1.6 *“EPPLN exploitera le P1 pour environs 120 navires par an (7 jours sur 7 et 24h sur 24)”*
 - Ce n'est pas EPPLN qui exploitera le poste P1 mais bien la SEMop, Eppln utilisera le poste.
 - o *“De B' à P1 un nouveau tronçon de canalisation sera construit, d'abord en enterré puis sur 177 m en aérien sur le pipe-rack avant de se raccorder, par l'intermédiaire d'une vanne de sectionnement faisant partie de la canalisation de transport, à l'ICPE bord à quai P1.”*
 - Cette section devra tenir compte des travaux réalisés par la Région et doit faire l'objet d'une remise en état à l'identique.
- Tableau 1 : « ... ensouillé sur les 100 premiers mètres à 1 mètres de profondeur » ≠ des 150m indiqué au §1.4.2
- § 3.2 : avant-dernier § : il n'y a pas de dépassement de N1 à proximité du pipe suite aux dernières analyses.
- Figure 12 : des dispositions de protections du sealine pourront être prises par EPPLN afin de ne pas pénaliser la phase de finalisation des digues qui interviendra après la pose du sealine. L'entreprise exécutant les travaux pour le compte de la Région n'ayant aucune restriction ni contrainte dans l'exécution de ceux-ci au regard d'un risque de chute de blocs artificiels ou d'enrochement. Ceci est à prendre en compte jusqu'au PM 1150 de la nouvelle digue.

§ 5.1.5 Contexte socio-économique Figure A3 5.3 Limite administrative du port

- Il convient de tenir compte de l'arrêté préfectoral ci-dessous cité.

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL
DDTM-SATEM-2019-003
portant autorisation d'extension du port de Port-La-Nouvelle
au titre de l'article L 5314-8 du code des transports



Pièce 2 rev0 du 08/06/20

Pas de remarque

Pièce 3 rev2 du 21/09/20

p11/11 -> "En l'absence d'une vision certaine de la part de la Région Occitanie pour la réalisation et l'exploitation du futur bord à quai P1, EPPLN sollicite, pour rentabiliser cet outil, une AOT et un droit d'exploiter de 20 années soit 15 années de remboursement et 5 années de retour sur investissement."

- Cette information est erronée dans la mesure où la Région a toujours affirmé sa volonté de maintenir une continuité d'approvisionnement du site de EPPLN. Par ailleurs, les termes de l'AOT avancées ne correspondent pas aux réalités administratives et financières actuellement discutées avec la Région.

Pièce 4 rev 2 du 21/09/20

- Figure 2 : la « zone éoliennes » identifiée n'est pas la zone dédiée à l'éolien (quai et terrepleins non représentés) mais la zone d'installation de chantier nécessaire aux travaux de construction des digues jusqu'en fin 2023
- §1.3 cf. remarques de la pièce 4_rev1 du PAD
- p8/17, dernier alinéa §1.3.2 il convient de faire préciser l'échéance de basculement d'exploitation du sea-line identique à celle à modifier en p10/71 de la pièce 1_rev2
- §3.1.1-> le profil type de la figure n°6 est incompatible avec la largeur réellement présente entre le fossé et la clôture où se trouvera le tronçon A-B
- §3.1.2 -> une protection sécurité/sûreté est actuellement présente pour les travaux d'extension, l'installation nécessaire à la partie sea-line devra en tenir compte avec une modification/remis en état si besoin sans générer une quelconque problématique de sécurité ou de sûreté dans l'emprise portuaire.
§5 -> la référence au financement par la Région n'est pas une condition technique et ne peut pas être affichée comme telle. La Région est à ce jour en discussion avec EPPLN.

Pièce 5 rev2 du 05/10/20

- p 5 à 8/8 : cf. remarques de la pièce 4_rev1 du PAD

Pièce 6 rev1 du 08/09/20

P114 à 116/171 -> les rapports des essais faits pendant la phase étude sont cités pour justifier de l'absence de risque de chute sur la canalisation déviée. Des extraits sont également joints. Or les digues ont été optimisées en phase travaux avec d'autres essais sur modèle physique. La justification faite dans l'EDD ne correspond donc pas à la réalité. Le point dur est surtout entre le PM400 et le PM600 où le sealine est proche de l'ouvrage. Sur ce linéaire les blocs de 2m3 initialement prévus ont été substitués par des enrochements 3-6T, au-delà on retrouve les blocs artificiels dont une coupe analogue à celle testé en phase étude.

p. 115/171 : il y a un problème sur les figures et la position du nouveau sealine et de l'indication de la houle.

Pièce 7 rev0 du 08/06/20

Pas de remarque

Pièce 8 rev 0 du 08/06/20

Cette pièce comprend un ancien projet d'avenant n°4 à la convention d'occupation domaniale. Cet avenant n'est plus d'actualité. La Région est en cours de discussions sur les termes de cet avenant.

Pièce 9 rev 1 du 08/09/20

- Les servitudes liées à l'emprise du pipe sont à minimiser au regard de la future exploitation de cette zone, notamment l'élargissement de la bande lorsque le P1 sera réalisé

- Il conviendrait de s'assurer que la servitude du tronçon A-B ne soit pas préjudiciable aux travaux de la Région et se limite au seul chemin de ronde entre le fossé et la clôture (cf. p6/7). Sur ce même plan, il apparaît que la servitude intercepte le projet de la digue ce qui ne me semble pas possible. Un zoom au droit de l'enracinement Nord est nécessaire pour s'assurer qu'une partie de l'ouvrage (taaf) ne soit pas dans la servitude du sea-line alors que ce dernier est posé après coup. Des travaux se poursuivront après le dévoiement provisoire pour la finalisation de l'ouvrage, les travaux seront assujettis à cette servitude présente en pied.
- Les servitudes exposées ne doivent pas être incompatible avec le développement du schéma ferroviaire.
- De manière générale, des dispositions particulières doivent être prises pour supprimer et/ou réduire l'impact de ces servitudes

Pièce 10 rev 1 du 08/09/20

Pas de remarque

Pièce 11 rev2 du 05/10/20

p17 et 53/884 -> l'exploitation du nouveau sealine est envisagée au 31/08/21 en considérant le mois d'août comme 1 mois d'aléas. La préfabrication à terre est prévue à partir de mars-avril 2021. Il convient de préciser que les interventions dans la zone d'installation de chantier ne devront pas créer de gêne au bon déroulement du chantier de la Région. Lors de cette phase, il y aura une activité travaux qu'EPPLN devra prendre en compte pour réaliser ses travaux, de plus des protections provisoires seront à mettre (accès au lot 2 concerné). Enfin le lot 2 des travaux Région n'aura pas replié ses installations de chantier, l'extrémité de la partie terrestre ne pourra donc pas être réalisée avant juin 2021.

p.30, 57, 605, 717, 751/884 : Mauvaise limite administrative du port.

p54/884 -> les réseaux neufs du projet d'extension, non répertoriés dans le guichet unique, sont en interfaces avec la partie terrestre à proximité du point de raccordement au droit de l'avenue de Turrel.

p55/884 -> les noues provisoirement busées seront à entretenir par EPPLN afin de garantir le bon écoulement et fonctionnement du réseau de collecte. Le mobilier urbain et les enrochements seront à remettre en place après les travaux.

p58/884 -> Le plan des renforcements tel que joint dans l'Etude d'Impact pourrait évoluer en fonction des travaux de la future SEMOP et de la future exploitation de ces zones.

p59/884 -> pendant toute la phase de tirage EPPLN devra mettre en place un dispositif au titre de la sûreté portuaire, en effet le portail d'extrémité et/ou la clôture seront ouverts en permanence pour tirer le sealine. Les images sont trop petites pour le confirmer mais la zone de préfabrication est sur la piste des travaux de la Région entre les stocks et l'enracinement Nord et également sur l'installation du suivi du trait de côte.

Plan d'Arrêt Définitif (PAD)

Pièce 1 rev 0 du 08/06/20

Pas de remarque

Pièce 2 rev0 du 08/06/20

Pas de remarque

Pièce 3 rev 1 du 08/09/20

- Figure 2 : la « zone éoliennes » identifiée n'est pas la zone dédiée à l'éolien (quai et terrepleins non représentés) mais la zone d'installation de chantier nécessaire aux travaux de construction des digues jusqu'en fin 2023
- §4.3.1 : pendant toute la phase décrite il y aura de l'activité nautique du chantier d'extension entre l'enracinement de la digue Nord et le tronçon. Les mouvements entre ces deux points du chantier devront donc rester possible. Une bathymétrie permettant, un positionnement judicieux du matelas de protection prévu entre BYTP et EPPLN permettrait de gérer cette phase de coactivité.
- Figure 4 : la mise en œuvre du « barrages filtrants » (anti-MES) depuis la plage jusqu'à la digue Nord empêchera tout trafic nautique, ce qui aura un impact potentiel sur les travaux Région.
- §5 : Le géoréférencement devrait pouvoir être fourni à la Région et à la Semop après les travaux de dévoiement.

Pièce 4 rev1 du 08/09/20

- Toutes les phases : la « zone éoliennes » identifiée n'est pas la zone dédiée à l'éolien (quai et terrepleins non représentés) mais la zone d'installation de chantier nécessaire aux travaux de construction des digues + la zone rattachée à un autre projet portuaire (construction du hangar E)
- Phase 1A : la réalisation du tronçon A-B se fera dans une zone d'installation de chantier gérée par l'entreprise titulaire des travaux Région. Des dispositions particulières d'accès et d'organisation des travaux seront à respecter. Ce tronçon intercepte aussi les pistes d'accès à la nouvelle digue (transport de matériaux, matériels etc). Ce tronçon sera donc à poser pour éviter toute incidence sur les travaux d'extension. Un profil en travers de ce tronçon permettrait de mieux comprendre l'implantation du sea-line envisagée en limite de plateforme. La pose de ce tronçon ne devra pas être de nature à générer un quelconque risque de sûreté portuaire (présence d'une clôture périphérique à conserver pendant toute la durée des travaux).
- Phase 1B : je pensais que le tronçon inerté était celui présent sur la PFN, sur ce schéma la partie sur la plage sera également laissée en place.
- Phase 2 : Concerne la Semop mais le nouveau sealine est indiqué comme étant abandonné, son démantèlement ou pas relèvera de la COT.

Pièce 5 rev0 du 08/06/20

- Pas de remarque



REGION OCCITANIE
201 avenue de la Pompignane
34064 MONTPELLIER CEDEX 2

Port-La-Nouvelle, le 28 janvier 2021

A l'attention de M. Pascal PINET

Vos Réf. : PP/MT/DM/MDC n° 2020-1.205

Nos Réf. : 2/28012021

LRAR N° *JAJS9 993 20497*

Objet : Modification du sea-line DN 400 dû à l'extension du port de Port-la Nouvelle
Demande d'autorisation préfectorale de construire et exploiter une canalisation
de transport - Plan d'arrêt définitif – Avis de la Région Occitanie

Monsieur le directeur,

Par le présent courrier nous répondons à votre avis ci-dessus référencé adressé à la DREAL Occitanie le 18 décembre 2020 et vous assurons de sa bonne prise en compte. Nos éléments de réponse sont synthétisés dans le tableau ci-joint.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le directeur, l'assurance de nos respectueuses salutations.

Le directeur général
Christophe Lalloz

Pièce jointe :

– tableau de réponses

Copie : DREAL Occitanie, à l'attention de M. Delannoy

Téléphone : 04 68 48 00 58
Fax : 04 68 48 55 95
contact@eppln.fr

Entrepôt Pétrolier de Port-La-Nouvelle SAS
1193 Avenue Adolphe Turrel – CS90049 - 11210 PORT-LA-NOUVELLE
SAS au capital de 34.142.000 € - RCS Narbonne 533 727 004 (00012) -
APE 5210B

Pièce n°	Dossier PAD	Commentaires région Occitanie	Réponse EPPLN
1	Identification du pétitionnaire rév.0 du 08/06/20	Pas de remarque	
2	Décision d'arrêt définitif rév.0 du 08/06/20	Pas de remarque	
3	Rapport de présentation rév.1 du 08/09/20	Figure 2 : la « zone éoliennes » identifiée n'est pas la zone dédiée à l'éolien (quai et terrepleins non représentés) mais la zone d'installation de chantier nécessaire aux travaux de construction des digues jusqu'en fin 2023	Voir ci-dessus
		§4.3.1 : pendant toute la phase décrite il y aura de l'activité nautique du chantier d'extension entre l'enracinement de la digue Nord et le tronçon. Les mouvements entre ces deux points du chantier devront donc rester possible. Une bathymétrie permettant, un positionnement judicieux du matelas de protection prévu entre BYTP et EPPLN permettrait de gérer cette phase de coactivité.	Exact, cette phase du chantier fera l'objet d'une coordination particulière avec la Région.
		Figure 4 : la mise en œuvre du « barrages filtrants » (anti-MES) depuis la plage jusqu'à la digue Nord empêchera tout trafic nautique, ce qui aura un impact potentiel sur les travaux Région.	C'est pourquoi le texte à la suite de la Figure 4 précise que « la position des barrages flottants indiquée ci-dessus est schématique, la protection pourra être réalisée sur site par plusieurs barrages plus courts ou un barrage déplacé à l'avancement ». Le phasage de pose et déplacement du (ou des) barrages filtrants fera l'objet d'une coordination particulière avec la Région.
		§5 : Le géoréférencement devrait pouvoir être fourni à la Région et à la Semop après les travaux de dévoiement.	Bien sûr.
4	Cartographie EPPLN-EPPLN-200457_Pièce4_r	Toutes les phases : la « zone éoliennes » identifiée n'est pas la zone dédiée à l'éolien (quai et terrepleins non représentés) mais la zone d'installation de chantier	Noté, merci de cette précision.

Pièce n°	Dossier PAD	Commentaires région Occitanie	Réponse EPPLN
	ev1 Carte au 1 :12500 EPPLN-EPPLN- 200246_Rev04 du 08/09/20	<p>nécessaire aux travaux de construction des digues + la zone rattachée à un autre projet portuaire (construction du hangar E)</p> <p>Phase 1A : la réalisation du tronçon A-B se fera dans une zone d'installation de chantier gérée par l'entreprise titulaire des travaux Région. Des dispositions particulières d'accès et d'organisation des travaux seront à respecter. Ce tronçon intercepte aussi les pistes d'accès à la nouvelle digue (transport de matériaux, matériels etc). Ce tronçon sera donc à poser pour éviter toute incidence sur les travaux d'extension. Un profil en travers de ce tronçon permettrait de mieux comprendre l'implantation du sea-line envisagée en limite de plateforme. La pose de ce tronçon ne devra pas être de nature à générer un quelconque risque de sûreté portuaire (présence d'une clôture périphérique à conserver pendant toute la durée des travaux).</p> <p>Phase 1B : je pensais que le tronçon inerté était celui présent sur la PFN, sur ce schéma la partie sur la plage sera également laissée en place.</p>	<p>Noté, la coordination avec la Région dès la phase étude du chantier du sea-line permettra de rendre les quelques inévitables interférences acceptables pour la Région.</p> <p>La partie sous la plage sera déposée autant que possible. La localisation de la niche d'intervention, marquant l'extrémité du tronçon terrestre laissé et place et inerté, fera l'objet d'un schéma spécifique dans une révision ultérieure du rapport de présentation du PAD.</p>
		<p>Phase 2 : Concerne la Semop mais le nouveau sealine est indiqué comme étant abandonné, son démantèlement ou pas relèvera de la COT.</p>	<p>Noté.</p>
5	Autorisation d'exploitation rév.0 du 08/06/20	Pas de remarque	

SRTEI			
DPNSV		SIGNALE N	Original à
DRA		03 DEC. 2020	Copie à
DSSS			
UT		/ Pour information X Pour projet de réponse 0 Pour attribution * Pour avis	
Autre Service			

[Signature]
 → DVEC
 → SD

Délégation Départementale de l'Aude

Affaire suivie par : **Yannick AVEZA**
 Courriel : yannick.aveza@ars.sante.fr

Téléphone : 04.68.11.55.13
 Télécopie : 04.68.11.55.03

Ref : AA_aut préf -Port la Nouvelle

Date : 24 novembre 2020

Monsieur le Directeur Régionale de
 l'Environnement, de l'Aménagement et du
 Logement
 Direction des risques industriels
 Cité Administrative
 1 Rue de la Cité Administrative
 CS 81002
 31074 – TOULOUSE Cedex 09

DREAL / Direction des Risques Industriels

04 JAN. 2021
 Courrier arrivé

OBJET : Demande d'autorisation préfectorale de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures sur la commune de Port La Nouvelle

REF : Votre transmission du 26/10/2020

Par lettre citée en référence vous me demandez mon avis sur le dossier cité en objet

L'objectif de cette demande est l'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures permettant l'approvisionnement du dépôt pétrolier d'EPPLN au niveau de la commune de Port la Nouvelle ainsi que la mise en arrêt définitif d'exploitation du sealine actuel, le tout dans le cadre des travaux d'extension du port.

Après examen des différentes pièces du dossier; je ne vois aucune observation à formuler sur cette demande

P/Le Directeur Général
L'adjointe au directeur de la délégation
Départementale de l'Aude

[Signature]
Dominique MESTRE-PUJOL

Narbonne, le 8 décembre 2020.

Monsieur Patrick BERG
Directeur Régional DREAL
Direction Régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement d'Occitanie
Direction des Risques Industriels
A l'attention de M Stéphane DELANNOY
520 Allée de Montmorency
34.064 Montpellier Cedex 2

Dossier suivi par M Stéphane BUIGUES
Pôle Aménagement Durable du Territoire
Tél : 04 68 65 69 18
Email : s.buigues@legrandnarbonne.com

OBJET : Dossier de demande d'autorisation préfectorale de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures permettant l'approvisionnement du dépôt pétrolier EPPLN, ainsi que pour une demande de mise en arrêt définitif d'exploitation du sealine existant
Affaire suivie par M Stéphane DELANNOY

Monsieur le Directeur Régional,

Par lettre en date du 26 octobre 2020, vous avez sollicité l'avis du Grand Narbonne Communauté d'Agglomération pour le dossier de demande d'autorisation préfectorale de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures permettant l'approvisionnement du dépôt pétrolier EPPLN, ainsi que pour une demande de mise en arrêt définitif d'exploitation du sealine existant.

Ce projet permettra de répondre à un double objectif :

- Assurer la continuité du dépôt en implantant un sealine provisoire à l'extérieur des digues en cours de construction.
- Arrêter définitivement le sealine à l'horizon 2025 avec la construction du futur terminal vrac liquide à l'intérieur du port.

Le Grand Narbonne Communauté d'Agglomération souhaite soutenir pleinement les projets sur le Port de Port La Nouvelle, car le port de Port-La Nouvelle a un rôle essentiel dans le développement de l'économie du Grand Narbonne, du département de l'Aude et de toute la région Occitanie :

La plate-forme portuaire est un catalyseur de projets et de pôles économiques : l'amélioration de la compétitivité à l'export des entreprises passe par une connexion à des réseaux d'échanges internationaux. La proximité d'un port polyvalent, aux

ARGELIERS
ARMISSAN
BAGES
BIZANET
BIZE-MINERVOIS
CAVES
COURSAN
CUXAC D'AUDE
FLEURY D'AUDE
GINESTAS
GRUISSAN
LA PALME
LEUCATE
MAILHAC
MARCORIGNAN
MIREPEISSET
MONTREDON
MOUSSAN
NARBONNE
NEVIAN
OUVEILLAN
PEYRIAC-DE-MER
PORTEL-DES-CORBIERES
PORT-LA-NOUVELLE
POUZOLS-MINERVOIS
RAISSAC D'AUDE
ROQUEFORT-DES-CORBITRES
SAINT-MARCEL-SUR-AUDE
SAINT-NAZAIRE D'AUDE
SAINTE-VALIERE
SALLELES D'AUDE
SALLES D'AUDE
SIGEAN
TREILLES
VENTENAC-EN-MINERVOIS
VILLEDAIGNE
VINASSAN

infrastructures adaptées, aux équipements spécialisés selon les types de trafics est un atout fort.

- Les investissements publics déjà réalisés constituent un levier important d'incitation aux investissements privés. Des entreprises locales comme EPPLN et des grands groupes investissent dans de nouvelles installations, des hangars, des entrepôts...

Ce projet de nouveau branchement doit assurer la pérennité de l'entreprise EPPLN qui, depuis 5 ans, a engagé un important cycle d'investissements sur le site du port de Port La Nouvelle

Le Grand Narbonne souhaite que cette nouvelle installation et le démantèlement de l'ancienne soient réalisés de façon sécurisée d'un point de vue environnemental, humain, et permettent la poursuite de l'extension du port.

Il est également important d'acter le fait que la continuité d'exploitation du dépôt pétrolier passe par cette solution provisoire de dévoiement du sealine afin de permettre l'achèvement de la construction de la digue nord, avec à terme l'implantation d'un terminal à quai sécurisé techniquement et moderne dans l'enceinte du port, et répondant aux critères environnementaux de protection du site.

Pour ces raisons, Le Grand Narbonne donne un avis favorable à la demande d'autorisation préfectorale de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures permettant l'approvisionnement du dépôt pétrolier EPPLN, ainsi que pour une demande de mise en arrêt définitif d'exploitation du sealine existant.

Je vous remercie de l'attention bienveillante que vous porterez à ce dossier et je vous prie de croire, Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement d'Occitanie, à l'assurance de mes meilleurs sentiments.



Maitre Didier MOULY
Maire de Narbonne
Président du Grand Narbonne
Communauté d'Agglomération

ARGELIERS
ARMISSAN
BAGES
BIZANET
BIZE-MINERVOIS
CAVES
COURSAN
CUXAC D'AUDE
FLEURY D'AUDE
GINESTAS
GRUISSAN
LA PALME
LEUCATE
MAILHAC
MARCORIGNAN
MIREPEISSET
MONTREDON
MOUSSAN
NARBONNE
NEVIAN
OUVEILLAN
PEYRIAC-DE-MER
PORTEL-DES-CORBIERES
PORT-LA-NOUVELLE
POUZOLS-MINERVOIS
RAISSAC D'AUDE
ROQUEFORT-DES-CORBIERES
SAINT-MARCEL-SUR-AUDE
SAINT-NAZAIRE D'AUDE
SAINTE-VALIERE
SALLELES D'AUDE
SALLES D'AUDE
SIGEAN
TREILLES
VENTENAC-EN-MINERVOIS
VILLEDAIGNE
VINASSAN



PRÉFÈTE DE L'AUDE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

Montpellier, le 23 décembre 2020

Affaire suivie par : Valérie REGO
DREAL-Direction Écologie / DMMC
valerie.rego@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 04 34 43 66 38

Le directeur régional

à

DREAL
Direction des risques industriels

Objet : Demande d'autorisation préfectorale de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures permettant l'approvisionnement du dépôt pétrolier d'EPPLN à Port-la-Nouvelle - Demande de mise à l'arrêt définitif d'exploitation du sea-line actuel

Nos réf. : 2020-273

Par courrier du 26 octobre 2020 vous avez saisi la division Milieux Marins et Côtiers, au titre de sa compétence en matière de police des eaux littorales, d'une demande d'avis sur les dossiers visés en objet, déposés par la société EPPLN. Ceux-ci appellent les observations suivantes :

1. Procédure réglementaire

Après avis de la DGPR et de la DEB du ministère de la transition écologique, la procédure de mise à l'arrêt définitif du sea-line actuel, encadrée par l'article R555-29 du code de l'environnement, permet de garantir les intérêts mentionnés à l'article L211-1 du code de l'environnement, le cas échéant par le biais de prescriptions techniques particulières prises dans les formes prévues à l'article R555-22. Le démantèlement de la canalisation existante ne relève donc pas, comme envisagé initialement et mentionné dans le dossier, d'une procédure parallèle de déclaration en application de l'article L214-3 du code de l'environnement.

2. Partie maritime du projet

Selon l'analyse des impacts le principal effet attendu lors de la pose de la canalisation de remplacement, et le démantèlement du sea-line actuel, est une dégradation de la qualité de l'eau suite au remaniement des fonds et à la mise en suspension des particules fines, cet impact étant toutefois atténué par la faible contamination des sédiments.

Afin de limiter la diffusion du panache turbide lors de la réalisation des travaux il est proposé deux mesures d'évitement (à requalifier en mesures de réduction) consistant à la mise en place de barrages flottants avec filets à particules.

La mesure ME 01 concerne la phase d'installation du nouveau sea-line temporaire. Les barrages flottants seront installés sur la zone d'atterrissage.

Pour la mesure ME 02 concernant la phase de démantèlement de l'ancien sea-line, la mise en place de barrages flottants est proposée sur la zone de travaux comprise dans l'enceinte du futur port de Port-la-Nouvelle. Comme pour la mesure ME 01 une représentation schématique de la localisation des barrages permettrait d'illustrer la proposition. Cette localisation semble être préfigurée sur la figure E 1-3 du préambule de la pièce E du volume 3 de l'étude d'impact. Compte-tenu des profondeurs d'eau sur le secteur la pertinence et la faisabilité de cette mesure doit être confirmée.

3. Rejet des eaux de rinçage du sea-line mis à l'arrêt

Le rinçage du sea-line existant, avant démantèlement, va se faire par injection d'eau (au moins 1 400 m³) via le dernier pétrolier vers le dépôt (présence d'un clapet antiretour). Les eaux de rinçage seront traitées au dépôt EPPLN avant rejet.

Il convient de préciser dans l'étude d'impact :

- la nature des polluants pouvant être présents dans les eaux de rinçage et de la canalisation, au regard des produits transportés en exploitation (hydrocarbures, HAP, BETEX, ETM...),
- le point de rejet au milieu et sa sensibilité,
- le système de traitement de ces eaux de rinçage et les normes de rejet au milieu.

4. Espèces protégées

L'absence de grandes nacres sur la zone des travaux doit être mieux justifiée, les derniers inventaires datant déjà de 2016.

5. Suivis environnementaux

Les travaux sur les sea-line seront réalisés sur la même zone et en même temps que ceux de l'extension du port de Port-la-Nouvelle. Le dossier précise que les suivis réalisés dans le cadre des travaux portuaires pourront également bénéficier aux travaux d'installation de la nouvelle canalisation et de démantèlement de l'ancien sea-line. Ces suivis, repris pour mémoire dans l'étude d'impact, concernent, la qualité des eaux marines et lagunaires, la qualité des sédiments marins et lagunaires, le suivi des communautés benthiques de substrats meubles, le suivi de l'ichtyofaune et des zones fonctionnelles halieutiques.

Il apparaît que la localisation et les objectifs des suivis environnementaux réalisés dans le cadre du chantier portuaire ne seront pas adaptés aux travaux envisagés pour la construction de la nouvelle canalisation et le démantèlement du sea-line actuel. Ce point est à expliciter dans l'étude d'impact. Au regard des impacts évalués et des mesures de réduction, il convient de mieux préciser la nécessité ou non de prévoir des suivis complémentaires pour les travaux d'EPPLN concernant la qualité de l'eau, la qualité des sédiments, les communautés benthiques des fonds et l'ichtyofaune.

Concernant le suivi de la turbidité, les mesures mises en place dans le cadre des travaux portuaires (mesures de turbidité et rideau à bulle à l'entrée du grau) pourraient être utilisées pour suivre l'impact éventuel des travaux de démantèlement du sea-line actuel, en veillant toutefois, si les travaux sont concomitants, à mettre en place un moyen de surveillance permettant de discriminer l'origine de la turbidité.

En conclusion, les dossiers doivent être adaptés en fonction des remarques formulées ci-dessus.

Afin de garantir les intérêts mentionnés à l'article L211-1 du code de l'environnement des prescriptions devront être reprises dans l'arrêté d'autorisation de la nouvelle canalisation, et dans un arrêté complémentaire, pris dans les formes prévues à l'article R555-22, pour la mise à l'arrêt définitif du sea-line actuel.

Pour le directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement, et par délégation,
le chef de la division Milieux Marins et Côtiers



DIRECTION REGIONALE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE
L'AMENAGEMENT ET DU LOGEMENT
Service Police de l'Eau
520 allée Henri II de Montmorency
CS69007 MONTPELLIER CEDEX 2

Port-La-Nouvelle, le 28 janvier 2021

A l'attention de M. Paul CHEMIN

Vos Réf. : 2020-273

Nos Réf. : 3/20210128

LRAR: JA J 59 993 20503

Objet : Modification du sea-line DN 400 dû à l'extension du port de Port-la Nouvelle
Demande d'autorisation préfectorale de construire et exploiter une canalisation
de transport - Plan d'arrêt définitif – Avis de la DREAL Service Police de l'Eau

Monsieur,

Par le présent courrier nous répondons à votre avis ci-dessus référencé adressé à la
DREAL Occitanie le 23 décembre 2020 et vous assurons de sa bonne prise en compte.
Nos éléments de réponse sont synthétisés dans le tableau ci-joint.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de nos respectueuses salutations.

Le directeur général
Christophe Laloz

Pièce jointe :

- tableau de réponses

Copie : DREAL Occitanie, à l'attention de M. Delannoy

Téléphone : 04 68 48 00 58
Fax : 04 68 48 55 95
contact@eppln.fr

Entrepôt Pétrolier de Port-La-Nouvelle SAS
1193 Avenue Adolphe Turrel – CS90049 - 11210 PORT-LA-NOUVELLE
SAS au capital de 34.142.000 € - RCS Narbonne 533 727 004 (00012) -
APE 5210B

----- Message transféré -----

Sujet :DACE

Date :Wed, 4 Nov 2020 12:42:18 +0000

De :GLORIAN Christophe (par AdER) <christophe.glorian@intradef.gouv.fr>

Répondre à : GLORIAN Christophe <christophe.glorian@intradef.gouv.fr>

Pour :stephane.delannoy@developpement-durable.gouv.fr
<stephane.delannoy@developpement-durable.gouv.fr>

Copie à :CHARPENTIER Marilyn <marilyn.charpentier@intradef.gouv.fr>, LINARES Eric <eric.linares@intradef.gouv.fr>

Bonjour,

Par courrier du 26 octobre 2020, vous consultez le ministère des armées en tant que personne publique associée sur la demande d'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures dans le cadre du projet d'extension portuaire.

L'instruction du dossier ne fait apparaître aucune servitude appartenant au ministère des armées.

Par conséquent, le ministère des armées émet un avis favorable.

Cordialement.

ASC Christophe GLORIAN

Rédacteur en urbanisme / Référent développement durable par intérim

EMZD MRS / DSP / BSI / Section stationnement

Caserne Audéoud

BP 40026 – 13568 Marseille cedex 02

Tél : 04 91 01 52 99 / PNIA : 864 131 52 99

emzd-marseille-bsi.contact.fct@intradef.gouv.fr

christophe.glorian@intradef.gouv.fr

**Etat-major de zone de
défense de Marseille
Division soutien prévention
Bureau stationnement
infrastructure**