



**PRÉFÈTE
DE L'AUDE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Montpellier, le 4 juin 2021

Affaire suivie par : Stéphane DELANNOY
DREAL - Direction des Risques Industriels
Département Véhicules Équipements Sous Pression
Canalisations
stephane.delannoy@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 04 34 46 65 65
Nos réf. : DRI/DVEC/SD/2021_223

RAPPORT

**Canalisation de transport d'hydrocarbures de diamètre 16 Pouces
dénommée « Canalisation portuaire 16 pouces Sea-line » sur la commune
de Port-la-Nouvelle**

Société - EPPLN SAS-

**Rapport de l'inspecteur de l'environnement
au**

**Conseil Départemental de l'Environnement, des Risques Sanitaires et
Technologiques pour la demande d'autorisation de construire et d'ex-
ploiter, l'instauration des servitudes d'utilité publique de maîtrise de l'ur-
banisation et la mise à l'arrêt du sealine existant.**

Objet : Dossier de demande d'autorisation préfectorale 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 qu'un dossier de demande de mise à l'arrêt définitif d'exploitation du sea-line actuel – Société EPPLN

Réf. :

1. Code de l'environnement chapitres V du titre V du livre V, articles R.555-2 et suivants, articles L.122-1-1 III L.123-1 et L.123-19, R.123-46-1, R.122-1 à 7, R.555-29.
2. Arrêté du 05 mars 2014 modifié définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement et portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques
3. Courrier d'EPPLN du 8 juin 2020 adressé à la préfète de l'Aude, accompagné du dossier de demande d'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures et d'un dossier de demande de mise à l'arrêt définitif d'exploitation du sea-line actuel, complété le 15 septembre, le 1^{er} et 7 octobre 2020.
4. Rapport de la DREAL, référencé DRI/ DVEC/LLC/2020.457 daté du 13 octobre 2020, concluant à la recevabilité du dossier déposé par EPPLN et lettre de recevabilité de la préfète de l'Aude en

- date du 23 octobre 2020.
5. Lettres de consultation du 26 octobre 2020 au titre des articles R 555-11 R.555-13 à 14, R.555-29, L.122-1-1, R 122-1 à R.122-7 du code de l'environnement, R 523-9 du code patrimoine et les avis réceptionnés
 6. Lettre de saisine de l'Autorité Environnementale datée du 26 octobre 2020 et réceptionnée le 28 octobre 2020
 7. Avis de l'Autorité Environnementale émis le 3 décembre 2020
 8. Lettres de réponses et d'engagements du pétitionnaire du 28 janvier 2021
 9. Lettre EPPLN du 8 mars 2021 accompagnée d'un dossier de demande d'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures et d'un dossier de demande de mise à l'arrêt définitif d'exploitation du sea-line, modifiés (version REV 3 et 4 du 26 02 2021) à l'issue de la consultation administrative en vue d'une mise en consultation du public par voie électronique.

PJ :

- annexe 1 : tableau récapitulatif des avis de la consultation administrative
- annexe 2 : mesures compensatoires du projet Sea-line et P0-P1
- projet d'arrêté préfectoral d'autorisation de construire et d'exploiter la canalisation de transport d'hydrocarbures
- projet d'arrêté préfectoral instaurant des servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise de l'urbanisation autour de la canalisation de transport d'hydrocarbures sur la commune de Port-la-Nouvelle
- projet d'arrêté préfectoral donnant accord préalable sur la mise à l'arrêt définitif du sea-line existant

La société EPPLN a adressé un courrier daté du 8 juin 2020, à la préfecture de l'Aude, demandant l'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures à Port-la-Nouvelle ainsi que la mise à l'arrêt définitif d'exploitation du sea-line actuel. Un exemplaire des dossiers, adressé en parallèle à la DREAL Occitanie, a été reçu le 9 juin 2020. Après examen, le rapport de la Dreal du 17 juillet 2020 a conclu à la non-recevabilité des dossiers et un courrier de demande de compléments a été adressé au pétitionnaire EPPLN le 21 juillet 2020, par la préfète de l'Aude.

EPPLN a adressé un nouveau dossier complété en date du 7 octobre 2020 lequel a été considéré complet et recevable après examen des compléments au regard des dispositions réglementaires fixées par le code de l'environnement. Le rapport de la Dreal du 13 octobre 2020 a été transmis le 16 octobre 2020 et a proposé à l'attention de madame la préfète de l'Aude, d'informer l'exploitant de la recevabilité de sa demande et de l'informer du lancement de la consultation administrative réglementaire des services et organismes. Madame la préfète de l'Aude a informé par courrier du 23 octobre 2020, l'exploitant de la recevabilité de sa demande.

La consultation administrative des services, organismes et collectivités, a été lancée le 26 octobre 2020 et s'est terminée le 21 janvier 2021.

Le rapport de la Dreal du 22 mars 2021 a proposé le lancement de la consultation électronique du public. Cette consultation s'est déroulée du 22 avril 2021 au 25 mai 2021.

Le présent rapport a pour objet de statuer sur l'instruction de la demande d'autorisation de construire et d'exploiter la nouvelle canalisation portuaire et de statuer sur l'arrêt définitif du sea-line actuel.

1.Présentation du projet

1.1 Contexte

La société EPPLN SAS, Entrepôt Pétrolier de Port-la-Nouvelle, est détenue conjointement par les groupes Dyneff et Total Marketing France. Elle a été constituée en 2011 par le rapprochement des dépôts Dyneff 2 et Total situés sur le port de Port-la-Nouvelle. La société EPPLN SAS exploite un dépôt pétrolier sur la commune de Port-la-Nouvelle. Ce site emploie environ une vingtaine de personnes. Actuellement, le dépôt est approvisionné par voie maritime à partir d'un poste de déchargement en mer et d'une canalisation dite « sea-line 16 pouces » ainsi qu'à partir du quai D2 au sein de la darse pétrolière et de plusieurs tronçons de canalisations terrestres. Le sea-line 16 pouces date de 1968, hormis la section finale de 444 mètres installée en 2005, et est réglementé au titre du régime de l'autorisation des canalisations de transport (code de l'environnement, chapitre V du titre V du livre V).

Le projet consiste à dévier le sea-line 16 pouces d'EPPLN en créant un nouveau tracé, pour permettre les travaux d'extension portuaire de la Région Occitanie et maintenir l'approvisionnement du dépôt pétrolier d'EPPLN. En effet, les travaux d'agrandissement du port de Port-la-Nouvelle, nécessitent la création d'une digue portuaire Nord qui croise le tracé du sea-line en exploitation. Dans ce contexte, la canalisation d'approvisionnement d'hydrocarbures doit être modifiée et déviée. Le sea-line en cours d'exploitation doit être mis à l'arrêt et l'ouvrage doit être démantelé partiellement sur sa partie maritime. Cette opération oblige le pétitionnaire à solliciter une nouvelle demande d'autorisation de construire et d'exploiter la canalisation d'hydrocarbures.

Le projet, présenté dans la dernière révision du dossier est constitué de deux phases opérationnelles, présentées comme ci-après :

- une première phase, basée sur un mode d'approvisionnement avec la connexion des navires à l'actuelle bouée de déchargement localisée au large du rivage (PLEM¹), laquelle est connectée à une canalisation de transport maritime et terrestre permettant d'acheminer les hydrocarbures vers le dépôt pétrolier. Cette phase se compose des étapes :

- 1 A correspondant aux travaux de construction de la canalisation
- 1 B correspondant à la mise en service du nouveau sea-line de remplacement en 2021. Cette phase inclut une coordination avec la phase de mise à l'arrêt du sea-line actuel.

- une deuxième phase à moyen terme, basée sur le déchargement des navires par un poste à quai dénommé P1 installé au niveau de la future darse portuaire, réalisée dans le cadre des travaux d'extension portuaire de la Région. Cette future configuration (à l'horizon 2025), couplée avec l'arrêt d'exploitation de la déviation, permettra l'alimentation du dépôt EPPLN par une canalisation terrestre et un linéaire limité à la zone portuaire.

Dans cette configuration définitive, le transporteur sollicite une installation d'import/export multi-produits de grande capacité en vue de rationaliser les déchargements des produits au niveau de cette nouvelle darse.

Le projet est situé dans la zone industrielle portuaire sur le territoire de la commune de Port-la-Nouvelle.

1 PLEM: Point de Livraison en Mer ou Pipeline End Manifold



1.2 Caractéristiques principales du projet :

Le pétitionnaire présente le projet comme une modification de l'actuel sea-line 16 pouces, selon deux grandes étapes.

Lors de la première phase, le sea-line de remplacement sera composé d'une canalisation terrestre de 1081 m et maritime de 2 306 m soit un linéaire total de 3 387 m dont le point de départ est le PLEM et le point d'arrivée est le terminal terrestre actuel (PO). Il transportera de l'essence et du gasoil avec une PMS² de 10 bar et un débit de 1000 m³/h comme le permet déjà le sea-line en place uniquement dans le sens « mer → dépôt terrestre ».

La seconde phase du projet sera fonction des aménagements portuaires futurs à l'horizon 2025. Le pétitionnaire prévoit, l'approvisionnement du dépôt à partir d'une canalisation dite « connexion P1 », laquelle permettra le chargement et le déchargement par un bord à quai dans le futur port de Port-la-Nouvelle. Cette nouvelle canalisation sera mise en service et la partie maritime de la future canalisation portuaire de remplacement sera mise à l'arrêt.

La nouvelle canalisation portuaire projetée à l'horizon 2025 sera d'un linéaire de 1414 mètres et composée :

- d'une partie du tronçon de la canalisation terrestre construite lors de la phase 1 (réemploi de 994 m),
- d'une nouvelle canalisation bifurquant vers le port, installée en enterrée (243 m) et en pose aérienne (177 m) selon la configuration du futur quai de déchargement tel que connu au moment de l'instruction.

Le point de départ sera le poste P1, future installation de chargement/déchargement au sein de la nouvelle darse portuaire et l'arrivée sera le point PO du terminal terrestre.

La canalisation transportera, en plus des hydrocarbures déjà autorisés lors de la première phase, des produits supplémentaires (éthanol, fuel-oil domestique « FOD » et ester méthylique d'huile végétale « EMHV »), avec une PMS de 10 bar et un débit allant jusqu'à 1200 m³/h.

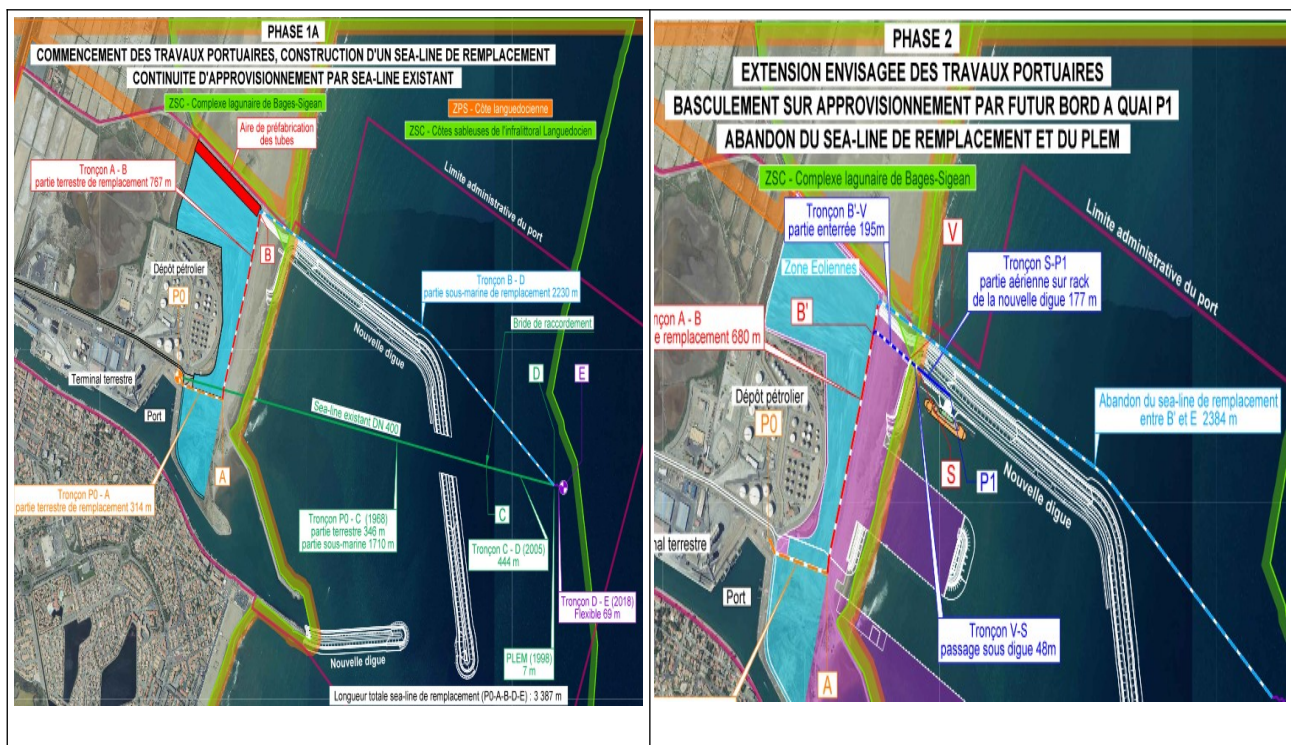
2 PMS pression maximale de service

L'ensemble du projet sera situé, en domaine public, à l'intérieur des limites administratives du port de Port-la-Nouvelle. L'exploitation des ouvrages nécessite l'autorisation d'occupation qui a été délivrée par le gestionnaire du port en février 2021.

Concomitamment au projet de construction de la déviation, le sea-line actuel doit être mis à l'arrêt définitif d'exploitation à l'été 2021 afin de permettre la poursuite et la finalisation des travaux de construction de la digue portuaire, du nouveau bassin et des quais, prévus par la Région Occitanie. Ces travaux de mise à l'arrêt définitif se feront nécessairement en phase avec les travaux de construction de la nouvelle canalisation de remplacement notamment lors du raccordement au PLEM.

1.3 Présentation des différents tracés :

- « sea-line de remplacement » de la 1ère phase : PO-A + A-B' + B'-E
- « Canalisation Connexion P1 » de la 2ème phase : PO-A + A-B'+ B'P1



2. Cadre réglementaire

2.1 Procédure administrative d'autorisation de construire et d'exploiter

La construction et l'exploitation de la nouvelle canalisation portuaire projetée est soumise aux dispositions prévues par le livre V titre V des chapitres IV et V du code de l'environnement. Dans le cadre du projet EPPLN, il s'agit d'une modification du tracé du sea-line actuel nécessitant une nouvelle autorisation au titre de l'article L.555-1 dudit code. Ce projet de déviation présente les caractéristiques suivantes :

- la déviation est réalisée sur la totalité du tracé du sea-line 16 pouces, entraînant la mise à l'arrêt du sea-line en place depuis 1968,
- elle s'éloigne de 767 m en direction du Nord-Est par rapport au tracé du sea-line existant,
- elle représente une augmentation de linéaire de 811 m par rapport au linéaire du sea-line actuel,

- lors de la phase 2, le tronçon terrestre dénommé « canalisation connexion P1 » sera aérien sur 177 mètres et permettra le transport de nouveaux produits (FOD, éthanol et EMHV) dans les deux sens, déchargement et chargement.

2.1.1 Réglementation et procédure applicables :

Au sens de l'article R.555-24 du code de l'environnement, les modifications sont considérées comme substantielles. En effet, les changements du tracé et des conditions d'exploitation sont de nature à entraîner des dangers ou inconvénients mentionnés aux articles L.555-1 ou L.211-1, non pris en compte dans les actes administratifs en vigueur. Une nouvelle demande d'autorisation est nécessaire.

Dans ce contexte, le transporteur a adressé à la préfecture de l'Aude une nouvelle demande d'autorisation de construire et d'exploiter les nouveaux ouvrages projetés, le 8 juin 2020. Ce dossier a été complété le 15 septembre 2020 et fait l'objet de demandes de corrections et compléments par la Dreal. Le transporteur, EPPLN, a transmis les 1^{er} octobre et 6 octobre 2020 un dossier modifié par voie électronique. Le pétitionnaire a adressé définitivement le dossier complété à madame la préfète de l'Aude, le 07 octobre 2020.

Conformément aux articles R.555-2 et suivants du code de l'environnement, la construction et l'exploitation des nouveaux ouvrages projetés pour le transport d'hydrocarbures et de produits chimiques, est soumise à autorisation préfectorale. La procédure d'instruction de cette demande prend en compte les éléments suivants :

- Le projet de déviation du sea-line existant comprenant la construction et l'exploitation de la nouvelle canalisation portuaire, ainsi que la mise à l'arrêt du sea-line existant, s'inscrit dans le contexte spécifique du projet global d'aménagement et d'extension portuaire de Port-la-Nouvelle.
- Le projet d'extension portuaire de Port-la-Nouvelle réalisé par la Région Occitanie, a déjà fait l'objet d'une procédure d'instruction administrative incluant une enquête publique aboutissant à un arrêté préfectoral d'autorisation des travaux d'extension daté du 24 octobre 2018.
- La demande d'autorisation d'extension portuaire disposait d'une étude d'impact. A l'époque les incidences du projet liées à la déviation du sea-line n'avaient pas pu être complètement identifiées et appréciées dans l'évaluation environnementale des travaux d'extension portuaire.
- Conformément à l'article L.122-1-III du code de l'environnement, le projet de déviation du sea-line existant nécessite que l'étude d'impact des travaux d'extension portuaire soit actualisée en procédant à une évaluation des incidences nouvelles liées au projet, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation est sollicitée afin d'en apprécier les conséquences à l'échelle globale du projet.

En conclusion, le projet global d'extension portuaire ayant déjà fait l'objet d'une étude d'impact, celle-ci doit être actualisée afin de prendre en compte de manière précise le projet de déviation du sea-line existant. Conformément aux dispositions de l'article 122-1-III du code de l'environnement, l'étude d'impact actualisée doit faire l'objet de nouveaux avis des collectivités territoriales et de leurs groupements concernés par le projet, d'un nouvel avis de l'autorité environnementale et doit par ailleurs être soumise à la participation du public prévue à l'article L.123-19 du code de l'environnement compte tenu du fait que le projet d'extension portuaire a déjà fait l'objet d'une enquête publique.

2.1.2 Loi sur l'Eau :

La réalisation du projet s'inscrit dans plusieurs rubriques de la nomenclature annexée à l'article R.214-1 du code de l'environnement. En conséquence, le projet fait l'objet d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau incluse dans le dossier de demande d'autorisation de construction et d'exploitation de la canalisation de transport. Conformément à l'article R.555-19 du

code de l'environnement, l'autorisation de construire et d'exploiter la canalisation de transport vaudra autorisation au titre de l'article L.555-2 dudit code. De même, concernant les opérations de mise à l'arrêt de l'ouvrage existant et en application de l'article R.555-29 du code de l'environnement, des prescriptions techniques particulières peuvent être fixées par arrêté préfectoral pris en application de l'article R.555-22 dudit code afin de garantir notamment les intérêts visés par l'article L.211-1 du dit code.

Les rubriques annexées à l'article R214-1 du code de l'environnement concernées par le projet sont :

- rubrique 4.1.2.0 : Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu d'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 € - régime de l'autorisation
- rubrique 4.1.3.0-b-II : Dragage et/ ou rejet y afférent en milieu marin dont la teneur des sédiments extraits est comprise entre les niveaux de référence N1 et N2 (...) dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est inférieur à 5 000 m³ – régime de la déclaration

2.1.3 Réglementation Sites Natura 2000 :

Le projet est situé, sur sa partie maritime, au sein d'une zone Natura 2000 et jouxte trois autres zones Natura 2000. Conformément aux articles R.414-19 et R.414-23 du code de l'environnement, le projet est soumis à l'obligation d'évaluation des incidences Natura 2000.

2.2 Procédure administrative d'arrêt définitif d'exploitation du sea-line actuel 16 pouces

Afin de permettre la réalisation des travaux d'extension portuaire de Port-la-Nouvelle, le sea-line 16 pouces existant, devra être retiré. Conformément à l'article R.555-29 du code de l'environnement, le pétitionnaire a déposé, le 8 juin et complété le 15 septembre 2020, un dossier de demande de mise à l'arrêt définitif d'exploitation pour le sea-line 16 pouces conjointement au dossier de demande d'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures.

Le dossier préliminaire de ce plan d'arrêt définitif prévoit que, la partie maritime sera retirée et la partie terrestre sera laissée en terre et neutralisée selon les dispositions prévues par les règles en vigueur (guide Gesip 2006/03 relatif à l'arrêt temporaire ou définitif d'exploitation ou au transfert d'usage d'une canalisation de transport - édition juillet 2016).

En application de l'article R 555-29, la demande de mise à l'arrêt définitif fait l'objet d'une consultation administrative durant 2 mois de la mairie, des services gestionnaires du port (Région, CCI), des services de l'État, et des organismes. À l'issue de cette consultation, des prescriptions techniques peuvent être prises en application de l'article R. 555-22 du code de l'environnement, en vue de protéger les intérêts visés aux articles L.554-5 et L.211-1. À ce titre, les travaux de mise à l'arrêt définitif relèvent d'une rubrique de la nomenclature annexée à l'article R.214-1 du code de l'environnement relevant du régime de la déclaration au titre de la loi sur l'eau (cf. ci-dessus). Des mesures de protection du milieu aquatique seront nécessaires.

L'arrêt définitif de l'exploitation de la canalisation est subordonné à l'accord préalable de Monsieur le préfet de l'Aude, au regard du respect des prescriptions précitées et des modalités prévues par le Guide Gesip n°2006/03 portant sur les dispositions techniques relatives à l'arrêt temporaire ou définitif d'exploitation ou au transfert d'usage d'une canalisation de transport.

3 Le dossier de demande d'autorisation

3.1. Pétitionnaire et composition du dossier de demande d'autorisation

Le pétitionnaire est la société EPPLN SAS, propriétaire et exploitant de l'ouvrage après sa construction. Conformément aux articles R.555-8 et L 122-1-1-III du code de l'environnement, EPPLN SAS a joint à sa demande d'autorisation, un dossier de demande d'autorisation de construire et d'exploiter la canalisation de transport d'hydrocarbures, constitué de 12 pièces dont les principales sont:

- une lettre de demande
- une pièce présentant ses informations juridiques et administratives, ses capacités techniques
- une pièce présentant les caractéristiques techniques de la canalisation projetée
- une étude de dangers, ses annexes et le résumé non technique,
- une étude d'impact, ses annexes et le résumé non technique,
- une carte au 1/ 25000eme.

3.2 Recevabilité du dossier

La Dreal Occitanie a pris l'attache de différents services en fonction de leurs compétences dans les domaines de l'eau, de la biodiversité, des études de dangers, de la prévention des risques et de l'urbanisme.

Suite à l'examen du dossier déposé, le 08 juin 2020, le pétitionnaire a été invité par Madame la Préfète de l'Aude dans son courrier du 21 juillet 2020, à compléter sa demande afin de pouvoir statuer sur la recevabilité de cette demande. EPPLN SAS a transmis un dossier complété le 15 septembre 2020 et apporté des corrections à la demande de la DREAL, les 1er octobre et 6 octobre 2020. En définitif, le pétitionnaire a adressé le dossier complété à madame la préfète de l'Aude, le 07 octobre 2020.

À l'issue de l'examen des éléments actualisés, la Dreal Occitanie a précisé, dans son rapport du 16 octobre 2020, que les éléments du dossier transmis le 7 octobre 2020 apparaissent comme suffisamment développés pour permettre à l'ensemble des parties prenantes d'apprécier au cours de la procédure, les caractéristiques du projet de construction et d'exploitation de l'ouvrage dans son environnement. La Dreal a proposé à la madame la préfète de l'Aude de prononcer la recevabilité de cette demande en joignant les observations émises par le service instructeur, et pour lesquelles une prise en compte est souhaitable pour la poursuite de l'instruction, ces observations n'étant pas de nature à remettre en cause la recevabilité du dossier.

Madame la Préfète de l'Aude a prononcé, le 23 octobre 2020, la recevabilité de la demande d'autorisation de construire et d'exploiter la canalisation de transport d'hydrocarbures et en a informé l'exploitant par courrier en date du 23 octobre 2020.

3.3 le dossier de demande de mise à l'arrêt définitif du sea-line en place

Le pétitionnaire est la société EPPLN SAS, propriétaire et exploitant de l'ouvrage actuellement exploité depuis 1968. Il a déposé sa demande de mise à l'arrêt définitif, accompagnée d'un dossier technique en date du 8 juin complété le 15 septembre 2020.

Ce dossier de mise à l'arrêt définitif présente les étapes suivantes :

- l'arrêt et la mise en sécurité du sea-line 16 pouces,
- les opérations de vidange, lavage et nettoyage,
- la partie maritime : la découpe, le retrait et l'élimination des pièces,
- la partie terrestre : l'obturation à chaque extrémité et l'injection d'un matériau inerte.
- les modalités de protection du milieu aquatique.

3.4 Recevabilité du dossier de mise à l'arrêt définitif du sea-line en place

À l'issue de l'examen du dossier, la Dreal a constaté que le dossier présentait les informations prévues en application de l'article R.555-29 du code de l'environnement et du guide technique professionnel GESIP n°2006/03 portant sur les dispositions techniques relatives à l'arrêt temporaire ou définitif d'exploitation ou au transfert d'usage d'une canalisation de transport conformément à l'article 27 de l'arrêté du 5 mars 2014 modifié

La Dreal a proposé dans son rapport du 16 octobre 2020 de poursuivre l'instruction en procédant à la consultation administrative des services et organismes visés à l'article R.555-29 du code de l'environnement. Cette consultation a été lancée par courrier du 26 octobre 2020.

4 Le déroulement des procédures d'instruction

Dans le cadre des dispositions fixées par les articles R 555-11, R 555-12 et L 122-1-1-III, R 555-13 et R 555-14 du code de l'environnement, l'instruction de la demande d'autorisation de construire et d'exploiter la canalisation portuaire projetée, a débuté par le lancement de la consultation administrative. Il a été réalisé par courrier, en date du 26 octobre 2020, en procédant respectivement, à la saisine du Préfet de Région au titre de l'archéologie préventive, la consultation de l'Autorité Environnementale, des services de l'État, des collectivités et organismes tiers.

Parallèlement, la demande d'arrêt du sea-line existant a été soumise, à une consultation au titre de l'article R.555-29 du code de l'environnement. Elle a été lancée conjointement en raison du caractère lié des deux opérations par le biais du courrier du 26 octobre adressé aux services de l'État et organismes tiers.

Cette partie du rapport s'attache à présenter les différents résultats de la consultation administrative relative aux demandes déposées et les réponses du demandeur.

4.1 La saisine du préfet de Région au titre de l'archéologie préventive

Conformément à l'article R 555-11 du code de l'environnement, monsieur le préfet de Région a été saisi en application du 4° de l'article R 523-9 du code du patrimoine relatif aux opérations d'archéologie préventive, le 26 octobre 2020. Aucun avis du service en charge de l'archéologie n'est parvenu à l'issue de cette saisine. Ce point ne nécessite donc pas de réponse de la part de l'exploitant.

4.2 Autorité Environnementale

Conformément aux articles R 555-12 et L 122-1-1-III du code de l'environnement, le service instructeur a saisi l'Autorité Environnementale par courrier du 26 octobre 2020 pour avis sur l'étude d'impact actualisée du projet d'extension portuaire. La direction Énergie Connaissance département Autorité Environnementale de la DREAL a accusé, réception du courrier, le 28 octobre 2020. L'avis de l'Autorité Environnementale a été émis par la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAe) le 3 décembre 2020.

L'Autorité Environnementale souligne dans son avis que : « *l'étude d'impact du projet 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 ».

Réponses du Pétitionnaire à l'avis de l'Autorité Environnementale :

Le pétitionnaire par courrier, en date du 28 janvier 2021, a répondu, point par point aux demandes d'améliorations formulées et a précisé notamment qu'il allait compléter son étude d'impact afin d'apporter des précisions concernant les points suivants :

- temporalité des travaux port/sea-line et l'état initial du projet
- les descriptions des travaux de retrait du sea-line existant et des modalités de protection et de surveillance du milieu eau (gestion de la turbidité)
- préciser les moyens d'évaluation et de surveillance du milieu aquatique
- justifier plus précisément l'absence d'espèces protégées (grandes nacres) dans les zones de travaux.

Ces éléments ont été complétés dans le dossier soumis à la participation du public par voie électronique.

4.3 Consultation administrative des services collectivités et organismes tiers

Conformément aux articles R 555-13, R 555-14 et R 555-29 du code de l'environnement, la consultation administrative des services de l'État, collectivités et organismes tiers a été engagée, pour une durée de 2 mois. Elle s'est achevée le 21 janvier 2021.

Au total, 16 entités ont été consultées pour information (5) et/ou pour avis (13). Certains l'ont été également en tant que personnes publiques gestionnaires de domaine public traversé par le projet (région Occitanie, CCI, mairie de Port La Nouvelle) au titre de l'article R 555-29 (arrêt définitif), susvisé.

4.3.1 Liste des services et organismes consultés

services et organismes consultés pour information	Services et organismes consultés pour avis
<ul style="list-style-type: none"> • Autorité Militaire EMZD de Marseille • Préfecture de l'Aude Service interministériel régional des affaires civiles et économiques de défense et de protection civile (SIRACEDPC) • Service Départemental d'Incendie et de Secours 11 • Conseil Régional Occitanie • Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aude 	<ul style="list-style-type: none"> • Préfecture Maritime de la Méditerranée • ARS Occitanie Délégation départementale de l'Aude • DIRM • DDTM de l'Aude • DDTM 66 service DML (y compris R.555-29) • Conseil Régional Occitanie (y compris R.555-29) • Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aude (y compris R.555-29) • Mairie de Port-La-Nouvelle (y compris R.555-29) • Communauté d'Agglomération Le Grand Narbonne (y compris R.555-29) • Commission Locale de l'Eau du SAGE Basse • Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée

	<ul style="list-style-type: none"> • Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres • DREAL Police des Eaux Littorales (y compris R.555-29)
--	--

4.3.2 Résultats de la consultation administrative pour l'ensemble de deux procédures

La Dreal présente les avis parvenus au titre de l'instruction de la demande de construire et d'exploiter la canalisation et en tenant compte des avis des services consultés au titre de l'article R.555-29 pour la demande de mise à l'arrêt définitif.

A l'issue de la consultation administrative (21 janvier 2021), 7 avis ont été reçus, soit un taux de réponse de 53 %. Pour plus de détail, un tableau récapitulatif des avis exprimés et des réponses de l'exploitant, est annexé (annexe 1) au présent rapport.

La Dreal a été destinataire de :

- 4 avis favorables sans observation (ARS, DDTM11-66 DML, Communauté d'agglomération du Grand Narbonne, Autorité Militaire)
- 3 réponses formulant des réserves/observations (DIRM, Région Occitanie, Police des Eaux Littorales)
- 6 Avis réputés favorables, les services et organismes (Préfecture Maritime de la Méditerranée, Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aude, Mairie de Port-La-Nouvelle, Commission Locale de l'Eau du SAGE Basse, Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée , Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres), n'ayant pas répondu dans le délai des deux mois, leur avis est réputé favorable conformément aux dispositions de l'article R 555-14-III et du R 555-29 du code de l'environnement.

Aucun avis formel défavorable n'a été exprimé. Les réserves et observations émises au cours de la consultation, sont présentées, ci-dessous par thématiques:

Aspects environnementaux du projet :

Avis du service de la Police des Eaux Littorales : ce service émet des observations similaires à l'avis de la MRAe en précisant que le projet EPPLN engendrera des impacts sur le milieu Eau et que des prescriptions devront être définies dans l'arrêté d'autorisation et l'arrêté relatif à la mise à l'arrêt. Elle souhaite que le projet illustre mieux l'emplacement des barrages filtrants en zone portuaire et que soit confirmée la pertinence et la faisabilité de leur mise en œuvre. Concernant les effluents de rinçage liés au démantèlement, une caractérisation des polluants, le lieu du rejet, les modalités de traitement et les normes de rejet, devront être précisés. Le pétitionnaire devra préciser pour ses travaux, la nécessité ou non de prévoir des suivis complémentaires concernant la qualité de l'eau, la qualité des sédiments, les communautés benthiques des fonds et l'ichtyofaune. Enfin, s'agissant de la concomitance des travaux portuaires et de la pose de la canalisation, il conviendra de discriminer par un moyen spécifique, la surveillance de la turbidité afin de la distinguer de celle en provenance des travaux du bassin portuaire.

Aspects liés aux travaux du projet dans le contexte portuaire :

Avis de la DIRM : ce service précise qu'une note de prescription en janvier 2020 relatif au balisage maritime durant les travaux portuaires a été adressée à la région Occitanie et qu'une modification du balisage sera nécessaire. Une procédure relative à la modification de la navigation maritime est en cours et une décision de balisage définitive sera prise. Cette information n'appelle pas de réponse du pétitionnaire.

Avis de la Région Occitanie : la Région Occitanie souligne que le tracé du sea-line, ayant évolué entre la conception et l'implantation de la digue et la solution finale du sea-line (non-déplacement du PLEM), le projet conduit à avoir un sea-line plus proche du pied de digue qu'initialement prévu.

Elle souligne que les travaux d'EPPLN ne devront pas :

- générer de contraintes sur les travaux de la Région,
- les servitudes domaniales ne doivent pas contraindre la future exploitation du port,
- les plans d'implantation précis du tracé du sea-line en plan et en coupe doivent être disponibles.

Le projet de convention d'occupation domaniale présenté dans le dossier EPPLN est toujours en cours de discussion et est susceptible d'évoluer au même titre que le plan de financement évoqué dans la demande.

La Région rappelle qu'en qualité d'autorité portuaire, le titre d'occupation temporaire d'exploitation du sea-line sera délivré pour une durée temporaire fixée au 31 juillet 2025, date à laquelle le poste vrac liquide P1 sera opérationnel. Elle précise que les discussions entre la Région et EPPLN tendent à ce que l'exploitation bascule son activité du PLEM (arrêt) vers le poste P1 .

Enfin, une note de remarques détaillées, a été produite pour signaler des points sur lesquels des exigences ou des modifications sont nécessaires au regard des travaux portuaires et des règles de sécurité de la zone en travaux. Les points les plus importants sont:

- une exigence forte pour que soit arrêté et démantelé le sea-line actuel pour fin juillet 2021 afin de permettre la continuité des travaux de la Région.

-des remarques portant sur différentes pièces du dossier de demande d'autorisation relatives à :

- la définition exacte des zones de travaux du port (quais, digues, etc),
- l'incompatibilité du profil de la largeur de piste avec la largeur du fossé et la clôture du futur tronçon A-B, et la nécessité de réduire les bandes de servitude (interception avec la digue),
- la faiblesse de l'ensouillement sur les 150 premiers mètres et incohérence des chiffres du dossier,
- le maintien des mesures de sécurité de la zone portuaire pendant les travaux de construction et de pose,
- l'échéance de basculement d'exploitation du sea-line actuel,
- la remise en état des traversées d'aménagement de digues (canalisation P1),
- la nécessité éventuelle qu'EPPLN prenne des mesures de protection du sea-line en raison des travaux de construction de la digue Nord jusqu'au PM 1150,
- l'incohérence de l'étude de dangers notamment vis-à-vis de la prise en compte des essais de chute de blocs, lors des travaux de la digue, notamment au niveau du PM 400 et PM 600 proche du sea-line (changement de technique d'enrochement),
- la prise en compte de l'indication de la houle sur les figures du dossier « étude des dangers »,
- des problématiques de coordination de chantier lors de la fabrication à terre des éléments et de la pose avec d'autres acteurs présents sur la zone,
- l'évolution des modalités de surveillance de l'environnement imposée par la SEMOP³,
- la prise en compte de l'activité nautique liée aux travaux notamment vis-à-vis de la canalisation existante et future.

4.3.3 Réponses du pétitionnaire

Le pétitionnaire a apporté des réponses à l'ensemble des services et organismes par courriers du 28 janvier 2021. Ces réponses sont présentées dans une pièce complémentaire au dossier de demande d'autorisation (pièce N 12) qui a été établie pour rendre compte de la consultation administrative lors de la consultation à venir par voie électronique. Ces réponses sont détaillées dans l'annexe 1 du présent rapport.

3 SEMOP Société d'économie mixte à opération unique assure l'aménagement, l'exploitation, la gestion et le développement du port de commerce de Port-La Nouvelle

La synthèse des réponses de l'exploitant aux thématiques rappelées ci-dessus, est la suivante :

Aspects environnementaux – modifications du projet :

L'exploitant a pris en compte les remarques formulées par la MRAe et le service de la Police des Eaux Littorales. L'étude d'impact a été complétée pour :

- justifier de la pertinence et la faisabilité de la mesure de réduction « barrages flottants »,
- préciser le volume des eaux de rinçage de l'ouvrage à démanteler et sur les modalités de traitement des effluents,
- adapter les modalités de suivis des impacts du projet EPPLN (lieux de prélèvements, fréquence, durée de surveillance, distinction des résultats de surveillance vis-à-vis du projet portuaire).

Ces réponses sont applicables également aux travaux prévus lors de la phase d'arrêt définitif du sea-line en place.

Aspects liés aux travaux du projet dans le contexte portuaire - modifications du projet:

Le transporteur EPPLN rappelle que le projet de dévoiement du sea-line est la résultante de discussions qui ont eu lieu depuis plusieurs années en lien avec la Région. Il rappelle que la construction de l'ouvrage s'effectue dans un laps de temps court au regard des travaux portuaires et qu'il est en contact avec la SEMOP⁴ et la Région Occitanie pour veiller à respecter avant, pendant et après la construction les impératifs de sécurité, applicables dans la zone portuaire, aux acteurs intervenants, ainsi que les conditions imposées par la convention d'occupation temporaire (COT). 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. Il précise que des réunions ont eu lieu notamment sur le phasage des travaux et que l'échange des documents d'ingénierie est prévu dès lors que ces documents seront finalisés.

EPPLN précise que les sujets relatifs à la durée d'exploitation du sea-line, le financement, et le raccordement au quai P1, constituent les points de la COT en cours de finalisation. Un planning de 12 mois doit être retenu entre la date de signature de la COT et la date à laquelle le démantèlement du sea-line peut être réalisé au niveau de la digue.

Concernant les servitudes, elles sont liées aux obligations de réserver une bande de terrain de 5 m en vue de permettre l'entretien et la surveillance de l'ouvrage. Les servitudes liées à la maîtrise des risques et de l'urbanisation seront définies réglementairement et n'impactent pas la construction de la digue ou son exploitation.

Concernant les risques de chute de bloc sur le nouveau sea-line, EPPLN précise qu'ils sont improbables pendant la phase de finition des digues et conclut que la co-activité des travaux portuaires sur les digues et la phase de pose sont gérables à l'issue de la réunion du 9 décembre 2020 avec le gestionnaire portuaire. EPPLN a pris en compte les changements de technique de construction de la digue entre les points PM 400 et PM 600.

Dans le détail, l'exploitant a répondu point par point aux remarques formulées par la Région Occitanie sur la rédaction des pièces de ses dossiers de demande d'autorisation et d'arrêt. On retiendra qu'EPPLN a mis en cohérence certaines rédactions de son dossier. Une partie des remarques touchant à la protection des milieux, font l'objet des mêmes réponses exposées dans la thématique environnementale.

En vue de préparer la phase suivante de l'instruction relative à la participation du public, l'exploitant EPPLN a adressé au préfet de l'Aude, une lettre en date du 8 mars 2021 transmettant l'ensemble des pièces actualisées, des dossiers de demande d'autorisation de construire et d'exploiter la nouvelle canalisation et de mise à l'arrêt du sea-line existant

4 SEMOP Société d'économie mixte à opération unique assure l'aménagement, l'exploitation, la gestion et le développement du port de commerce de Port-La Nouvelle

5 La participation du public

5.1 la participation du public, par voie électronique :

L'aménagement global des travaux d'extension du port de Port-la-Nouvelle a fait l'objet le 24 octobre 2018, d'une autorisation préfectorale, suite à une enquête publique. Il est fait application des dispositions prévues par l'article L 122-1-1 III du code de l'environnement pour l'instruction de la demande d'autorisation de construire et d'exploiter le sea-line. Ainsi l'étude d'impact des travaux d'extension portuaire actualisée pour prendre en compte le projet de canalisation, accompagnée des avis émis dans le cadre de la procédure d'instruction, est soumise à la participation du public par voie électronique en application des articles L. 123-19 et R.123-46-1 du code de l'environnement.

Afin d'assurer une information objective du public, l'ensemble des pièces du dossier a été mis à disposition du public via un site Internet dédié (permettant la consultation et le téléchargement) , par ailleurs un exemplaire des dossiers en format papier a été proposé en consultation en préfecture de l'Aude et en mairie de Port-la-Nouvelle.

Le public a été avisé, par l'avis de consultation du public, mis en ligne le 1^{er} avril 2021 sur le site de la préfecture de l'Aude et l'avis a été diffusé par deux journaux locaux (l'Indépendant et le Midi-Libre), le 4 avril 2021.

La durée de consultation a été fixée, du 22 avril au 25 mai 2021 inclus (34 jours), afin de tenir compte des jours fériés.

5.2 statistiques de la consultation

Sur l'ensemble de la consultation, 116 consultations représentant 44 visites du public, ont été réalisées pour 150 téléchargements de pièces de dossiers selon la répartition suivante :

- 5 % de visites locales en provenance du département de l'Aude
- 35 % de visites en provenance de la région Occitanie
- 45 % de visites en provenance des autres régions de France
- 5 % de visites en provenance de deux pays étrangers (Belgique et Congo)
- 10 % des visites restantes ont été réalisées par les gestionnaires du registre (Préfecture Pétitionnaire, DREAL).

A l'issue de la consultation, 6 contributions dont 4 redondantes, se résumant à 3 contributions favorables, ont été déposées, dans les dernières heures de la journée du 25 mai avant la fermeture du registre.

On peut estimer que bien qu'informé, le public « local » s'est faiblement mobilisé sur le projet. Les statistiques de fréquentation du site Internet mettent en évidence que le public est majoritairement extérieur au département de l'Aude. Cette faible mobilisation laisse supposer que le projet ne soulève pas de questionnement particulier.

5.3 synthèse des avis du public :(article L123-19-1 II et R .123-46 -1)

Le public ayant eu accès à l'ensemble des pièces des dossiers, on notera qu'il a pris connaissance globalement de toutes les pièces mises à disposition et donc de l'ensemble du projet.

L'étude d'impact qui justifiait la participation du public par voie électronique n'a été téléchargée que 8 fois (5 % du volume de téléchargement) mais le nombre de téléchargements des autres pièces permet de confirmer l'intérêt du public pour la compréhension du projet.

3 avis favorables ont été émis sur le projet et aucune contribution, portant sur l'aspect environnemental du dossier, n'a été produite. Les avis expriment tous l'intérêt du rôle économique de l'acteur EPPLN dans la prolongation de son activité de dépôt portuaire, par le biais de la mise à place du nouveau sea-line. Les contributeurs sont les bénéficiaires de l'activité portuaire (la Région Occitanie, la SEMOP, l'Union Maritime Nouvelle)

5.3 conclusion de la consultation publique

La réception de l'ensemble des contributions permet de conclure que le public a pris connaissance de l'étude d'impact du projet et des autres pièces mises en ligne. Le projet, objet de 3 avis favorables, ne suscite pas d'opposition particulière.

6 Analyse des impacts du projet sur l'environnement :

L'étude d'impact de la canalisation permet d'apprécier les effets du projet au regard de ceux induits par les travaux portuaires. Elle démontre que le projet de déviation du pétitionnaire EPPLN et l'arrêt du sea-line en place, n'apportent que peu d'incidences supplémentaires et sur une période courte dans le temps : en effet les incidences sont principalement liées aux travaux de construction de la nouvelle canalisation et au démantèlement du sea-line existant qui seront réalisés pendant les travaux de l'extension portuaire.

6.1 Incidences cumulées du projet - construction de la déviation – démantèlement de l'ancien sea-line

Les effets principaux de la construction et l'exploitation du futur sea-line et du démantèlement du sea-line en cours d'exploitation sont liés à la mise en mouvement des sables et sédiments (turbidité) lors de l'enfouissement de la déviation de la canalisation depuis le rivage sur 150 m et le retrait de tronçons du sea-line mis à l'arrêt (2154 m). Les volumes totaux de sédiments mis en jeu, sont inférieurs à 5000 m³, à comparer aux centaines de milliers de m³ nécessaires à la création du bassin portuaire et à son entretien durant les décennies à venir.

Pour la partie terrestre du tracé, les impacts resteront négligeables au regard du caractère déjà fortement anthropisé de la plateforme logistique. La future connexion au quai de déchargement P1 n'entraînera aucun impact supplémentaire.

6.2 Mesures d'Évitement – Réduction – Compensation

Afin de protéger l'environnement marin, la mesure de réduction (MR) essentielle consiste en la pose de barrages filtrants permettant :

- d'éviter la remise en suspension de contaminants présents dans les particules fines qui pourraient dégrader la qualité des eaux de baignade
- de protéger la vie aquatique présente dans le grau et l'étang de Bages ;
- de limiter l'augmentation de la turbidité

Ces mesures sont mises en place en proximité immédiate des tracés des ouvrages en longeant la digue Nord pour la partie à construire et à l'intérieur du bassin portuaire en cours d'extension pour la partie à démanteler. La présence des digues Nord et Sud est prise en compte pour le positionnement et l'efficacité de ces dispositifs.

A l'extérieur de la digue, l'installation de filets est, en revanche, impossible en raison des courants du large présents sur cette zone. Une surveillance de la turbidité sera nécessaire notamment durant toute l'opération de retrait du sea-line existant (par bouées de prélèvements).

Les projets d'arrêtés préfectoraux précisent les mesures spécifiques de surveillance qu'il conviendra d'appliquer pour les opérations touchant au milieu maritime.

Ces mesures sont déjà en place dans le cadre des travaux portuaires. EPPLN s'est rapproché de l'aménageur portuaire pour déterminer les modalités qui lui permettront de bénéficier des moyens de surveillance disponibles et si nécessaire d'y apporter des compléments.

6.3 incidences spécifiques liées à l'arrêt du sea-line :

La mise à l'arrêt définitif du sea-line impliquera une opération de nettoyage préalable par rinçage à l'eau de mer de l'ouvrage, la récupération des effluents (900m³ environ) et un traitement avant rejet contrôlé. L'exploitant prévoit d'assurer la récupération de l'intégralité des effluents dans une cuve de son dépôt, dédiée à cet effet. Un porter à connaissance ICPE⁵ a été transmis à l'inspection des installations classées pour encadrer réglementairement cette opération ponctuelle en vue de respecter notamment les dispositions définies par l'arrêté du 2 février 1998 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées et celles applicables au dépôt pétrolier. Les conditions de rejet envisagées sont définies en vue de respecter les normes de qualité de l'eau en milieu maritime. Une évaluation de la dilution des rejets traités en respect des limites précitées, démontre que ces normes de qualité seront respectées. Les rejets sont très faibles en volume (900m³) et seront réalisés de manière contrôlée sur quelques jours ou quelques semaines (45 jours maximum) selon les résultats des performances du traitement déjà en place dans le dépôt EPPLN.

Le dossier prévoit que l'ensemble des tronçons du linéaire maritime du sea-line existant sera démantelé, récupéré, et dépollué. Les déchets produits seront éliminés en filière adaptée, en dehors du contexte portuaire (un contrôle de la présence d'amiante dans les déchets sera notamment réalisé).

La partie terrestre du tracé sera neutralisée par remplissage d'un matériau inerte et laissée en place afin de ne pas déstabiliser la plateforme portuaire.

L'ensemble de ces mesures est conforme aux exigences prévues par le guide Gesip n°2006/03 portant sur les dispositions techniques relatives à l'arrêt temporaire ou définitif d'exploitation ou au transfert d'usage d'une canalisation de transport.

6.4. effets la canalisation portuaire en exploitation :

Le projet consiste en une déviation du sea-line existant, ce qui n'apporte pas de changements en termes d'impact par rapport à la situation actuelle. Le fonctionnement en exploitation peut être à l'origine d'émissions sonores ou de dissipation de chaleur, ces effets sont négligeables en milieu marin ouvert.

7 Analyse des risques technologiques liés au projet

En application de l'article R.555-8 du code de l'environnement, le dossier de demande d'autorisation de construire et d'exploiter comporte une étude de dangers élaborée par le pétitionnaire et sous sa responsabilité, analysant les risques que peut présenter l'ouvrage et ceux qu'il encourt du fait de son environnement, et dont le contenu minimal est fixé par l'article R.555-10-1 dudit code et le guide Gesip 2008.01, relatif aux études de dangers des canalisations de transport d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés, gaz naturel ou assimilé et produits chimiques .

5 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

L'étude de dangers présente une description des phénomènes dangereux susceptibles de se produire, que leur cause soit d'origine interne ou externe, et décrit leur probabilité, la nature et l'extension des conséquences qu'ils peuvent avoir pour les personnes, pour les biens, et pour l'environnement. L'analyse des risques présentés par l'ouvrage a été menée conformément aux préconisations du guide méthodologique pour la réalisation d'une étude de dangers concernant une canalisation de transport (hydrocarbures / gaz / produits Chimiques) élaboré par le GESIP relatif aux études de dangers.

L'étude de dangers a été actualisée, le 7 octobre 2020 (Révision 1). Elle a fait l'objet d'un examen en collaboration avec la DREAL Auvergne Rhône-Alpes, pôle inter-régional de compétence pour le domaine des canalisations de transport. A l'issue de cet examen, il a été considéré que l'étude des dangers était complète mais un certain nombre de réserves et observations ont été formulées par la DREAL : celles-ci ont été communiquées au pétitionnaire et reprises en annexe du rapport de recevabilité du 16 octobre 2020.

Suite à ces observations et réserves, l'exploitant a révisé, successivement en décembre 2020 et février 2021 son étude, afin de tenir compte des demandes de compléments et des contraintes liées à l'aménagement portuaire. (précision des tracés, prise en compte des risques de chutes de blocs, autres contraintes liées à la pose, ...). **La DREAL Auvergne Rhône-Alpes, pôle inter-régional de compétence pour le domaine des canalisations de transport, a proposé de donner acte, le 6 mai 2021, à la société EPPLN de son étude de dangers révisée en émettant des réserves résiduelles notamment sur :**

- les conditions de fonctionnement de l'ouvrage de remplacement en proposant de limiter le fonctionnement à un seul sens et d'imposer une actualisation de l'étude de danger préalable à la mise en service du P1 intégrant le fonctionnement dans les deux sens
- les conditions de réalisation de l'épreuve hydraulique en proposant d'interdire l'utilisation d'eau salée,
- la prescription de différentes mesures particulières dans le projet d'arrêté d'autorisation de construire et d'exploiter portant sur la détection des microfuites, l'application d'une balance de ligne, l'automatisation de la mesure d'aspiration de la conduite en cas de perte d'intégrité du sea-line, de démontrer la préservation de l'intégrité structurelle du sea-line par l'absence de risque liés à la chute de blocs en provenance de la digue, l'actualisation de l'EDD avant le raccordement au quai P1,
- le remplacement des flexibles et du PLEM à neufs,
- la nécessité de vérifier des points de contrôle lors d'inspection à venir à l'attention de la Dreal (mesures compensatoires environnementales adaptées, ...),
- le profil en long de l'ouvrage projeté en indiquant qu'il serait souhaitable que le siphon soit supprimé ou atténué lors de la construction de l'ouvrage et en indiquant qu'en tout état de cause une vigilance particulière doit être apportée par le transporteur pour éviter que de l'air ne soit piégé au niveau du point haut (corrosion interne).

Le service instructeur précise que le pétitionnaire a été destinataire de ces réserves et qu'il lui revient d'en tenir compte dans l'actualisation de son étude de dangers et son dossier de construction à déposer avant la mise en service. Le service instructeur propose de prendre en compte ces réserves dans l'élaboration des prescriptions spécifiques dans l'autorisation de construire et d'exploiter. Ces prescriptions sont explicitées ci-après au paragraphe 71.5.

71 Les calculs des distances d'effet - le positionnement dans la matrice d'acceptabilité des risques

71.1 Scénarios accidentels de référence – seuil d'effets sur l'homme : (guide Gesip étude des dangers)

a) les scénarios accidentels de référence :

Les hypothèses retenues sont :

- une pression de fonctionnement de 10 bar correspondant à la Pression Maximale en Service,
- une fuite d'essence pour le sea-line, pour la canalisation terrestre P0 P1,
- la prise en compte de la mobilité des personnes conformément à l'annexe 9 du guide GESIP,
- les durées de fuite sans prise en compte d'une détection pour les brèches inférieures à 12 mm.

Ces différents scénarios sont suivis d'un phénomène d'inflammation ou d'explosion.

L'étude des dangers retient les scénarios suivants pour le tracé courant (canalisation terrestre enterrée) et pour les points singuliers⁶ des ouvrages projetés :

Canalisation	Phénomène dangereux (1)	Phénomènes à l'origine des effets létaux
Tracé courant		
Tronçon enterré	petite brèche de 12 mm grande brèche de 70 mm	Fuites d'hydrocarbures avec inflammation Feu de flaque / feu de nuage explosion de nuage / Jet enflammé
Points singuliers		
Tronçon maritime	petite brèche de 12 mm grande brèche de 70 mm	Fuites d'hydrocarbures avec inflammation Feu de flaque / feu de nuage explosion de nuage
Flexible	rupture de flexible	
terminal sous marin (PLEM) aérienne P0 et P 1	petite brèche de 12 mm Rupture de piquage ≤ DN25 rupture guillotine DN 400 aérienne (uniquement effet dominos)	Fuites d'hydrocarbures avec inflammation Feu de flaque / feu de nuage explosion de nuage / Jet enflammé

(1)le phénomène dangereux de «rupture totale» (tailles de brèches > 70 mm) n'est pas retenu sur les tronçons enterrés car :

- le facteur de risque « mouvements de terrain importants » est écarté;
- les facteurs de risque « défaut de construction » et « défaut de matériau » ne sont pas susceptibles de causer de brèches supérieures à 12mm :
- le facteur de risque « travaux de tiers » n'est pas susceptible de causer de rupture totale sur une conduite DN 400.

Il convient de noter que le scénario de « rupture totale » des sections maritimes a été exclu en raison des interdictions de navigation au-dessus de l'ouvrage. **Cela implique que la construction et l'exploitation du sea-line est réalisée à l'exclusion de toutes co-activités maritimes liées à la construction de la digue située à proximité et en respectant une distance d'implantation de l'ouvrage pour éviter un endommagement par l'éventuelle chute d'un rocher.** L'avancement des

⁶ Nota : Points ou segment présentant un risque différent du tracé courant, tel qu'un tronçon à l'air libre, une traversée de rivière, un tronçon sous-marin, un passage le long d'un ouvrage d'art.

travaux portuaires constatés courant mai 2021, laisse supposer que ce sera le cas puisque le sea-line ne devra pas être installé en mer avant le troisième trimestre 2021.

b) Les seuils des effets sur l'homme :

Le guide GESIP Étude des dangers reprend, dans son annexe 6, les seuils des effets sur l'homme à prendre en compte en cas d'accident. Ces seuils sont ceux définis dans l'arrêté du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation :

SEUIL	Thermique (incendie, jet enflammé, feu de nuage)	Surpression (explosion de nuage)
Premiers Effets Létaux (PEL)	5 kW/m ²	140 mbar
Effets Létaux Significatifs (ELS)	8 kW/m ²	200 mbar

Nota : Le seuil des premiers effets létaux (PEL) correspond au seuil au-delà duquel des décès pourraient être observés à hauteur de 1% dans la population.

Le seuil des effets létaux significatifs (ELS) correspond au seuil au-delà duquel des décès pourraient être observés à hauteur de 5% dans la population.

Les résultats de ces calculs s'expriment en distance d'effet qui est la distance, depuis le point de fuite, pour laquelle un sujet humain exposé subirait les niveaux des effets préalablement définis.

Les distances d'effets sont évaluées en tenant compte de la mobilité des personnes pour la brèche 12 mm.

7.1.2 Les distances d'effets :

Le tableau suivant présente les distances d'effets en tenant compte des hypothèses de calcul et des conditions de fuite, en fonction des produits les plus pénalisants (essence et gazole).

Configuration	Phénomène dangereux	Point singulier associé	PEL (m)	ELS (m)
sea-line	Brèche 12 mm	Tracé courant	15	10
	Brèche 70 mm	Tracé courant	118	96
	Brèche 12 mm sous marin	1 et 5	20	20
	Brèche 70 mm sous marin	1 et 5	73	56
	Brèche 12mm aérienne	2	39	35
	Rupture de piquage ≤ DN25	2	53	43
	Rupture guillotine aérienne	2	89	70
	Brèche 12 mm flexible	4	20	20
	Rupture de flexible	4	61	43
Canalisation PO P1	Brèche 12 mm	Tracé courant	15	10
	Brèche 70 mm	Tracé courant	129	106
	Brèche 12mm aérienne	2 et 6	42	39
	Rupture de piquage ≤ DN25	2 et 6	53	43
	Rupture guillotine aérienne	2	122	103

7.1.3 Le positionnement dans les matrices d'acceptabilité du risque :

En application des dispositions de l'article R 555-10-1 du code l'environnement et de l'article 10 de l'arrêté « multifluides » du 5 mars 2014 (AMF) réglementant la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques, l'étude des dangers évalue pour chaque phénomène dangereux retenu (*petite brèche, brèche moyenne, et/ou rupture*), la probabilité, la gravité, leur positionnement dans une matrice d'acceptabilité du risque. Les positionnements résultant de cette analyse permettent, en fonction de la criticité (*type de cases des matrices : blanches, grises (avec ou sans *), noires*), s'il y a lieu de mettre en œuvre des mesures compensatoires supplémentaires.

Matrice de référence pour les zones d'effets :

N_{exp} : nb de personnes exposées - P : probabilité

Matrice de risque pour la zone des effets létaux significatifs – ELS							
N _{exp} (ELS)	$P_{\text{point}} \text{ (ELS)} \leq 5.10^{-7}$	$5.10^{-7} < P_{\text{point}} \text{ (ELS)} \leq 10^{-6}$	$10^{-6} < P_{\text{point}} \text{ (ELS)} \leq 5.10^{-6}$	$5.10^{-6} < P_{\text{point}} \text{ (ELS)} \leq 10^{-5}$	$10^{-5} < P_{\text{point}} \text{ (ELS)} \leq 10^{-4}$	$10^{-4} < P_{\text{point}} \text{ (ELS)} \leq 10^{-3}$	$10^{-3} < P_{\text{point}} \text{ (ELS)}$
N > 300	*	*					
100 < N ≤ 300	*	*	*				
30 < N ≤ 100				*			
10 < N ≤ 30					*		
1 < N ≤ 10						*	
N ≤ 1							*

Matrice de risque pour la zone des premiers effets létaux – PEL							
N _{exp} (PEL)	$P_{\text{point}} \text{ (PEL)} \leq 5.10^{-7}$	$5.10^{-7} < P_{\text{point}} \text{ (PEL)} \leq 10^{-6}$	$10^{-6} < P_{\text{point}} \text{ (PEL)} \leq 5.10^{-6}$	$5.10^{-6} < P_{\text{point}} \text{ (PEL)} \leq 10^{-5}$	$10^{-5} < P_{\text{point}} \text{ (PEL)} \leq 10^{-4}$	$10^{-4} < P_{\text{point}} \text{ (PEL)} \leq 10^{-3}$	$10^{-3} < P_{\text{point}} \text{ (PEL)}$
N > 3000	*	*					
1000 < N ≤ 3000	*	*	*				
300 < N ≤ 1000	*	*	*	*			
100 < N ≤ 300					*		
10 < N ≤ 100						*	
N ≤ 10							*

L'étude des dangers permet de conclure que les phénomènes dangereux évalués pour le tracé courant enterré du futur sea-line et de la future canalisation P0-P1 sont tous positionnés dans une case blanche. **Le risque est acceptable sans mesure compensatoire supplémentaire.**

Compte tenu de l'absence d'ERP, d'IGH ou d'INB⁷ dans les zones d'effet des phénomènes dangereux étudiés du sea-line et de la future canalisation P0-P1 (conformité à l'article 5 de l'arrêté du 5 mars modifié) et des coefficients de sécurité de construction, l'ouvrage est également conforme à l'article 6 de l'arrêté du 5 mars modifié (coef B).

7.1.4 Évaluation de la gravité environnementale des risques de pollution : Gravité Environnementale de Niveau 2

Dans le cadre du transport de liquides, le guide GESIP prescrit obligatoirement une évaluation de la gravité environnementale d'une pollution par une estimation semi-quantitative non probabiliste. Les scénarios de pollution sont estimés pour les phénomènes dangereux retenus dans l'analyse précédemment réalisée en tenant compte du volume déversé pendant la phase dynamique (transfert) et pendant la phase statique (vidange gravitaire dépendante du profil topographique de

7 Établissement Receiving du Public, Immeuble de Grande Hauteur, Installation Nucléaire de Base

l'ouvrage). Les durées de fuites tiennent compte du temps nécessaire pour l'isolement et l'arrêt des pompes. Le guide GESIP définit en son annexe 11, l'échelle de gravité environnementale qui comporte 3 niveaux (classes 0, 1, 2) selon une méthode de calcul qui tient compte de la sensibilité des cibles (enjeux), des produits (toxicité), des volumes, de la mobilité des substances (produits lourds-légers):

En fonction des classes de gravité, les mesures compensatoires sont renforcées :

- à partir de la classe 1, une mesure compensatoire de niveau 1 est nécessaire
- à partir de la classe 2, une mesure compensatoire de niveau 2 ou deux mesures de niveau 1 sont nécessaires.

Ces mesures sont de types prévention et/ou intervention. Elles sont constructives et en lien avec le Plan de Surveillance Maintenance (PSM) et reposent aussi sur les moyens d'interventions définis dans le Plan de Sécurité et d'Intervention (PSI).

Les enjeux sont l'eau de l'aquifère in situ (non AEP) et la mer méditerranée. Les cibles sont les zones à enjeux naturels de proximité et les cotes éloignées qui seraient potentiellement impactées indirectement par une dérive de la nappe via les courants marins. Les produits impactant sont le gazole et les essences qui sont les plus toxiques pour les organismes aquatiques et présentent des effets à long terme.

Les durées de fermeture de l'alimentation du sea-line en cas de fuite sont de :

- 180 secondes (détection comprise) dans le cas d'une brèche 70 mm ou d'une rupture totale .
- 20 mn après détection dans le cas d'une petite brèche (12 mm) comme l'impose l'arrêté du 5 mars 2014.

On retiendra, quelles que soient les configurations étudiées, les rejets maximums suivants : (produits relargués : essence / gazole)

Configuration d'ouvrage	scénarios	Volume maximum susceptible d'être relâché (m3)
sea-line	Brèche 12 mm *	887,6
	Rupture piquage DN25	449,9
	Brèche 70 mm	418
Connexion POP1	Brèche 12 mm *	667,2
	Rupture piquage DN25	230,5
	Brèche 70 mm	197,6

* (sans tenir compte de la détection ou du contrôle de balance de ligne et de la surveillance métrologique)

En dehors des opérations de transfert, l'ouvrage du sea-line renferme l'équivalent de 400,5 m³. La connexion P0-P1 contiendra environ 176,3 m³ environ au repos.

Les méthodes de calcul démontrent que les volumes relargués génèrent une gravité environnementale de niveau 2 quelle que soit la configuration des ouvrages dès que la quantité mise à en jeu dépasse les 100 m³. L'étude met en évidence que les risques les plus importants sont liés aux petites brèches (risques de corrosion interne et externe et défauts métallurgiques) dont l'apparition reste difficile à détecter et rend les mesures d'isolement et d'arrêt des transferts dynamiques moins efficaces. Des mesures compensatoires, de niveau 1 ou 2, sont donc nécessaires.

Nota : les hypothèses sont exprimées de manière maximale et sans tenir compte des mesures en place.

7.1.5 Les mesures compensatoires :

L'étude des dangers souligne l'importance des mesures liées à la construction, l'exploitation, la maintenance, la surveillance et l'intervention. Le guide GESIP définit en son annexe 11, les mesures compensatoires de niveau 1 et 2 pouvant être retenues dans le cadre d'un projet de canalisation de transport. Elles sont constructives et organisationnelles.

L'annexe 2 du présent rapport présente les mesures compensatoires de niveau 1 et 2 du projet EPPLN. Ces mesures servent de base pour l'élaboration des conditions de construction et d'exploitation du projet de sea-line et de la future canalisation P0-P1.

Les points suivants permettent de traiter les réserves émises par le pôle de compétence canalisation de la DREAL AURA

7.1.5.1 Les mesures compensatoires de construction :

De manière synthétique, les mesures compensatoires de construction imposent que :

- la construction de la canalisation fasse l'objet d'un contrôle non destructif à 100 % des soudures radiographiées et un contrôle des revêtements des joints soudés sur chantier (Niv 2),
- la canalisation terrestre soit enfouie sous 1 mètre minimum avec grillage avertisseur **renforcé** (Niv 1), et la partie maritime mise en souille au moins sur les 150 premiers mètres depuis le rivage,
- des protections mécaniques soient installées au niveau des voies de circulation (route et fer) sur une largeur de 15 m minimum (dalles béton - PE, gaines renforcées , ...), (Niv2),
- un revêtement béton de 50 mm d'épaisseur (Niv2) minimum soit rajouté sur les tubes des tronçons maritimes en plus des mesures de surépaisseurs métalliques (8 mm minimum) et de protection passive réalisées en usine,
- le PLEM soit reconstruit à neuf (non valorisé), les flexibles soient neufs.,
- les canalisations soient mises sous protection cathodique avec un contrôle périodique de son fonctionnement et de son efficacité (active et passive), (Niv 1),
- des inspections internes et externes (contrôles des épaisseurs) soient effectuées notamment par le biais d'un racleur instrumenté (Niv2). Ces contrôles doivent permettre à l'exploitant d'assurer le contrôle à 100 % de son ouvrage et de le réaliser sur une période maximale de 10 ans. En cas de défaut, l'exploitant devra réaliser les interventions de maintenance et de réparation qui s'imposeront.

Prise en compte des réserves émises par le pôle de compétence canalisation de la Dreal AURA :

Le pétitionnaire a retenu, au regard des tubes disponibles en 2021 pour la construction du sea-line, des caractéristiques supérieures à celles définies dans son étude de dangers notamment en ce qui concerne les sur-épaisseurs de métal (12,7 mm au lieu des 8 mm minimum) et l'épaisseur de béton du tronçon maritime (60 mm et 75 mm au lieu des 50 mm). Ces éléments constituent, par opportunité, une amélioration notable du projet (coef de sécurité 10 fois supérieur à la catégorie B). **Ces améliorations constructives sont des mesures compensatoires de Niv 2** répondant à l'obligation du guide GESIP pour le traitement de la gravité environnementale, pour l'ensemble du tracé. **Les réserves émises sont donc traitées pour ce qui concerne les scénarios de rupture d'une brèche de 70 mm.**

La durée d'utilisation du sea-line dans sa partie maritime est limitée dans le temps (durée inférieure à 5 ans) par convention d'occupation temporaire du domaine public délivrée par le propriétaire du port (la Région Occitanie) et acceptée par l'exploitant. Ceci constitue un élément important de

sécurité, au regard des calculs de conception qui prévoient une exploitation de l'ouvrage sur plusieurs décennies (minimum 20 ans). Cette amélioration ne fait pas l'objet d'une valorisation au titre de l'étude des dangers.

Concernant la gestion des risques de corrosion interne, l'exploitant a prévu dans son étude de dangers, de réaliser l'épreuve hydraulique de mise en service en faisant usage de l'eau de mer, ce qui représente un risque de corrosion interne qui n'est pas paru suffisamment, pris en compte et argumentée dans son analyse, pour être accepté en l'état. Il convient de rappeler qu'une partie du tracé terrestre du sea-line perdurera au-delà de la période du raccordement du projet au futur quai P1 et que l'étude des dangers de l'exploitant, n'a pas retenu, le risque de corrosion interne, en proposant l'usage exclusif de l'emploi d'eau douce lors des ré-épreuves décennales.

La proposition du pétitionnaire d'épreuve initiale en eau de mer ne saurait donc être acceptée en l'absence d'éléments complémentaires permettant de justifier que l'utilisation d'eau de mer ne présente pas de risque supplémentaire pour l'ouvrage par rapport à l'utilisation d'eau douce.

En accord avec les réserves émises par le pôle de compétence canalisation de la Dreal AURA, **le service instructeur, propose d'encadrer l'usage de l'eau d'épreuve à l'emploi d'eau douce, et que si le pétitionnaire, maintient sa décision d'employer de l'eau de mer, il devra compléter son étude des dangers en constituant préalablement, à l'épreuve, un dossier comportant un avis d'un tiers spécialisé dans les risques de corrosion attestant que l'emploi d'eau de mer n'est pas de nature à générer un risque supplémentaire de corrosion interne de l'ouvrage.** Cette recommandation est introduite en une prescription spécifique dans le projet d'arrêté de construction et d'exploitation.

71.5.2 Les mesures compensatoires pour la gestion des risques tiers : mesures d'information - surveillance et identification de l'ouvrage sur terre et en mer.

On notera que l'ouvrage se trouve dans un contexte de domaine public et qu'il s'insère dans une phase de chantier d'extension portuaire. Il est donc nécessairement identifié par les gestionnaires du domaine public (convention d'occupation temporaire délivrée par la région Occitanie), par les autorités maritimes, la mairie. Il doit être clairement identifié par les entreprises intervenantes et soumis à l'application des dispositions prévues par le décret anti endommagement codifié par le code de l'environnement, aux articles R.554-19 et suivants. Il sera déclaré au guichet unique mentionné à l'article L.554-2 du code de l'environnement, comme l'est actuellement le sea-line en place.

Les mesures compensatoires pour la gestion des risques tiers, sont les suivantes :

- un balisage renforcé est installé sur le tracé terrestre (Niv 1),
- un balisage par bouée du tracé est présent pendant la phase de travaux maritimes(Niv 1),
- l'exploitant communique les zones de risque à identifier sur les plans de navigation délivrés par la capitainerie,(Niv 1)
- une interdiction de mouillage par panneaux est installée sur la digue Nord en proximité du tracé, (Niv 1)
- une balise maritime lumineuse signale le PLEM (Niv 1),
- l'implantation du tracé maritime respecte les conditions d'éloignement définies par les conclusions de l'étude des dangers relatives à la chute de blocs en provenance de la digue (Niv 1) **(vérification par relevé GPS imposé par le projet d'arrêté préfectoral, à défaut des mesures compensatoires seront nécessaires),**
- une surveillance régulière de l'absence de blocs sur la conduite maritime avant et après la mise en exploitation, et systématique lors des phases d'entretien de la digue (dégradation due aux tempêtes) (Niv 1).

Prise en compte des réserves émises par le pôle de compétence canalisation de la Dreal AURA :

Le service instructeur précise que la mise en exploitation de l'ouvrage maritime ne pourra être envisagée que si les conditions d'éloignement du tracé vis-à-vis de la digue Nord sont suffisantes pour exclure tout risque de chute de blocs y compris en cas de co-activité de construction ou d'entretien de la digue (exclusion du scénario de rupture guillotine de l'étude de dangers). Il sera donc imposé à l'exploitant de démontrer par le biais d'un relevé GPS, à fournir dans le dossier de construction, qu'il respecte cette condition d'éloignement et que toutes les mesures d'information et de surveillance et de contrôle de l'intégrité de la conduite sont remplies avant la mise en service. À défaut, des mesures compensatoires physiques de protection seront à mettre en place et l'exploitant devra en démontrer l'adéquation et l'efficacité.

L'inspection propose également que le transporteur assure une surveillance renforcée de son ouvrage avant et après la mise en service, notamment durant toute la période des travaux de construction de la digue Nord. Il devra donc procéder à des vérifications régulières de l'absence de blocs rocheux, le long du tracé maritime situé en proximité de la digue en sus de la surveillance du tracé terrestre y compris après la mise en service de l'ouvrage.

L'ensemble des mesures exposées, tiennent compte des réserves exprimées par le pôle de compétence canalisations de la DREAL AURA et permettent de démontrer par redondance, le respect des exigences minimales imposées par le guide GESIP pour le traitement d'un scénario de gravité environnementale de niveau 2.

7.1.5.3 Mesures compensatoires de surveillance lors des phases d'exploitation (transfert de produits) :

De manière synthétique, l'exploitant met en place les mesures de surveillance suivantes :

- flexibles neufs datant de mars 2021 (à remplacer tous les 6 ans),
- surveillance préalable par plongeur du contrôle de l'intégrité des flexibles lors de chaque opération de déchargement,
- réalisation des opérations de transfert sous le contrôle et la surveillance des autorités portuaires,
- contrôle et surveillance par des personnels EPPLN formés au dépôt et sur le navire, du processus de déchargement, en respect d'une procédure spécifique,
- réalisation des tests de fonctionnement de la balise STOP-PUMPING et des liaisons radios en cas de fonctionnement dégradé ou impossible de la balise (navire non équipé).
- surveillance météorologique et balance de ligne des transferts (déjà en place sur l'actuel sea-line)

En complément, l'inspection rappelle que les conditions de navigation sont déjà l'objet, sous la responsabilité des autorités chargés de la police portuaire, d'une réglementation interdisant strictement la navigation lors de la présence au poste de déchargement d'un navire.

Ces mesures permettent de répondre aux réserves exprimées par le pôle de compétence des canalisations de transport de la DREAL AURA.

7.1.5.4 Mesures spécifiques de surveillance des risques de fuite et mesure de fermeture.

Concernant la gestion des risques de fuite, EPPLN assure en permanence une surveillance des paramètres de fonctionnement de la canalisation et notamment les grandeurs représentatives d'un changement d'état signifiant une perte de confinement (pression, débits). Une balance de ligne est en place.

A compter du 1^{er} juillet 2021, l'arrêté multi-fluide du 5 mars 2014 modifié, impose que l'exploitant puisse fermer les vannes, à compter de la détection d'une fuite, afin de faire cesser l'alimentation de

l'ouvrage, dans un laps de temps inférieur à 20 mn. Ces mesures de mitigation relèvent des mesures compensatoires de niveau 1 au même titre que les mesures d'intervention du PSI. Elles sont reprises dans les prescriptions qu'il convient d'imposer au transporteur et qui comprennent :

- une surveillance métrologique, permanente, avec alarmes des conditions d'exploitation en salle de commande du dépôt (température, pression, débit),
- une balance de ligne couplée aux moyens métrologiques, permettant de s'assurer de l'absence d'anomalie par contrôle visuel, sur les volumes transférés en phase dynamique,
- les mesures d'intervention du Plan de secours et d'intervention,
- un système de détection de micro-fuite par ultrason afin de pouvoir détecter et localiser une petite fuite non significative en vue de respecter l'obligation de faire cesser l'alimentation de la section concernée dans un délai inférieur à 20 minutes. **Ce système sera installé uniquement sur la canalisation dans sa configuration P0-P1.**

Prise en compte des réserves émises par le pôle de compétence canalisation de la Dreal AURA :

Lors de sa demande initiale, le pétitionnaire a envisagé, l'installation d'un système de détection de micro-fuite par ultrasons pour le tracé maritime. L'implantation de ce dispositif était un engagement de principe nécessitant une vérification de faisabilité technique permettant de confirmer sa mise en œuvre en milieu subaquatique. Par note du 21 mai 2021, transmise en date du 25 mai 2021, **l'exploitant précise que l'installation d'un système de détection des microfuites s'avère impossible en raison du caractère non étanche du récepteur de traitement du signal, qui devait être installé sur le PLEM sous marin.**

Cette note rappelle que les mesures existantes de contrôle métrologique (capteurs de pression, débit, température) et d'exploitation (balance de ligne, balise « stop-pumping », mise en pressurisation et isolement du tronçon par fermeture des vannes en phase repos) permettent déjà de respecter les obligations réglementaires de l'arrêté multi-fluide pour assurer une fermeture en moins de 20 mn du tronçon en cas de détection de fuite.

L'exploitant précise dans cette note qu'il maintient la décision de mettre en place ce système uniquement pour la future configuration portuaire P0-P1. Le service instructeur prend acte de cet engagement et propose de le reprendre en prescriptions dans le projet d'autorisation.

Avis de l'inspection sur l'impossibilité technique de mise en place du système de détection de microfuite sur le sea-line :

La réglementation ne précise pas les moyens techniques, ni de seuil quantifié de détection des microfuites, qui relèvent de la responsabilité de l'exploitant, mais, elle fixe les objectifs à atteindre en termes de détection. La présence d'un système de détection, de type KHRONE, est une mesure renforcée et supplémentaire de sécurité. Néanmoins et malgré sa volonté initiale, le pétitionnaire a transmis les éléments justifiant de l'impossibilité technique à mettre en œuvre un tel système, compte tenu des caractéristiques de l'ouvrage et du fait que le PLEM est sous-marin. Le service instructeur propose de prendre acte de l'impossibilité technique signalée mais rappelle, qu'il revient à l'exploitant de garantir la fermeture de la canalisation en moins de 20 mn, après une détection de fuite réalisée dans les meilleurs délais. L'inspection propose de reprendre dans le projet de prescriptions, les seuils réglementaires de fermeture du sea-line, selon les conclusions de l'étude des dangers de l'exploitant et en application de l'arrêté multi-fluide du 5 mars 2014 modifié soit :

- moins de 180 s en cas de brèche de plus 70 mm (edd exploitant)
- moins de 20 mn pour les petites brèches après détection (AMF)

Il est rappelé que le sea-line au repos est en position de vannes fermées en permanence ce qui réduit le risque uniquement aux phases de transfert (25 % du temps d'exploitation annuel).

7.1.5.5 mesure complémentaire d'intervention - procédure de dépressurisation et de vidange du sea-line dès la mise en service.

L'ouvrage étant sous contrôle métrologique permanent, l'exploitant précise dans sa note du 21 mai 2021 que, l'ouvrage au repos, est isolé et pressurisé (2 bar résiduels), et équipé d'un « dépressiomètre » lui permettant d'activer, sous contrôle manuel, une procédure visant à assurer le démarrage d'une pompe d'aspiration afin de maintenir une pression négative (-0,05 b) à l'intérieur du sea-line. Cette mesure n'est toutefois pas en place à ce jour sur le sea-line actuel et nécessite des travaux.

L'inspection propose que cette mesure soit opérationnelle à la mise en service du nouveau sea-line, avec un déclenchement automatique de la séquence d'aspiration, après renvoi d'alarmes, sonore et visuelle, et vérification humaine préalable, en vue de vidanger l'ouvrage, vers le dépôt pétrolier et limiter à minima les rejets en mer.

Cette prescription applicable dès la mise en service constitue une mesure d'intervention d'urgence à la charge exclusive de l'exploitant, et permettra dans un délai réaliste, la mise en place des moyens d'interventions public engagés, au travers du déclenchement des plans de sécurité ou d'intervention (PSI, et/ou POLMAR) pour lutter contre les effets d'une pollution maritime.

Cette mesure pourra bénéficier à la canalisation dans sa configuration future, P0-P1, en plus du système de détection par ultrasons sur lequel s'est engagé l'exploitant, ce qui constitue un moyen de sécurité mutualisé, dans le temps. **Cette mesure répond aux réserves émises par le pôle de compétence canalisation de la Dreal AURA et constitue une amélioration notable du projet par rapport au sea-line existant.**

7.2 Les servitudes d'utilité publique de maîtrise de l'urbanisation (liées aux risques accidentels)

Les dangers présentés par la canalisation de transport d'hydrocarbures rendent nécessaires la mise en place de servitudes d'utilité publique (SUP) destinées à maîtriser l'urbanisation dans sa proximité. Les articles L.555-16 et R.555-30 b) du code de l'environnement, complétées par l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 modifié, prévoient la mise en place de ces SUP pour la commune concernée par le projet, qu'elle soit traversée ou impactée le cas échéant :

Ces servitudes :

- subordonnent dans les zones d'effets létaux (PEL) du phénomène dangereux de référence majorant au sens de l'article R 555-10-1, la délivrance d'un permis de construire relatif a un ERP susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou a un Immeuble de Grande Hauteur et a son ouverture, à la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur ou, en cas d'avis défavorable du transporteur, l'avis favorable du préfet rendu au vu de l'expertise mentionnée au III de l'article R. 555-31 (dénommées les servitudes **SUP1**) ;
- interdisent dans les zones d'effets létaux (PEL) en cas de phénomène dangereux de référence réduit au sens de l'article R 555-10-1, l'ouverture d'un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 300 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur (dénommées les servitudes **SUP2**) ;
- interdisent dans les zones d'effets létaux significatifs (ELS) en cas de phénomène dangereux de référence réduit au sens de l'article R 555-10-1, l'ouverture d'un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur (dénommées les servitudes **SUP3**) ;

Désignation de l'ouvrage	Désignation de la partie de l'ouvrage	Distances Servitudes d'Utilité Publique en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
		SUP n°1 (PEL phénomène dangereux de référence majeur sans mobilité) brèche 70 mm distance en mètres	SUP n°2 (PEL du phénomène dangereux de référence réduit avec mobilité [note1]) brèche 12 mm distance en mètres	SUP n°3 (ELS du phénomène dangereux de référence réduit avec mobilité [note1]) brèche 12 mm distance en mètres
Sea-line	Partie enterrée	118	15	10
	Partie maritime	118	20	20
	Installation annexe PO	118 [note2]	39	35
Canalisation envisagée vers futur bord à quai P1	Tracé courant enterré	129	15	10
	Tronçon aérien en site ouvert (coté P1)	129	42	39
	Installation annexe aérienne PO	129 [note2]	42	39
	Installation annexe aérienne P1	129 [note2]	42	39

[note1] distances estimées avec prise en compte de la mobilité des personnes uniquement sur le tracé courant enterré.

[note2] distance du phénomène dangereux des tronçons enterrés adjacents.(Jet enflammé non retenu pour la maîtrise de l'urbanisation)

Il est proposé de prescrire par arrêté, les distances présentées au titre des servitudes d'utilité publique pour la maîtrise de l'urbanisation autour des canalisations projetées en tenant compte des deux configurations du projet.

7.3 Plan de Sécurité et d'Intervention (PSI):

Afin d'apporter les éléments nécessaires au bon dimensionnement des moyens à mettre en œuvre en cas d'accident sur un ouvrage de transport d'hydrocarbures et de définir les mesures de protections adéquates, trois périmètres de protections ont été définis :

- périmètre de sécurité du public (flux thermique de 3 kW/m², effets surpression 50 mbar)
- périmètre d'intervention : professionnels sauf intervenants directs (flux thermique de 5 kW/m², effets surpression 140 mbar)
- périmètre de danger : évacuation des habitations (flux thermique de 8 kW/m², effets surpression 200 mbar)

Ces distances, issues de l'annexe 9 du guide GESIP 2008/01, sont présentées ci-dessous correspondant à un régime stabilisé prenant en compte les moyens de détection, les mesures de fermeture avec des durées variables en fonction de l'importance de la fuite (coupure d'alimentation variant de 30 s à 180 s détection comprise et plusieurs heures en l'absence de détection pour les scénarios majorants). Le temps d'intervention des moyens de secours n'est pas pris en compte notamment s'agissant des délais en mer..

Le scénario retenu pour le PSI correspond au scénario de référence majorant à savoir :

- produits les plus à risque : essences gazole,
- phénomènes : feux de nappes (uniquement pour les gazoles), flash-fire / UVCE / jet enflammé pour les essences en plus du feu de nappe,
- conditions d'exploitation : en phase de transfert (majorant) la phase transfert est suivie d'une phase gravitaire malgré les mesures de fermeture d'urgence,
- pour les tronçons de canalisation enterrés ou aériens (hors installations annexes) en site ouvert : le phénomène dangereux majorant (rupture totale ou brèche 70 mm) sans prise en compte d'éventuelles mesures compensatoires de sécurité de type physique ;
- pour les installations annexes : si le phénomène dangereux de rupture peut être écarté par la mise en place de mesures compensatoires de sécurité de type physique, les phénomènes dangereux résiduels sont couverts par le phénomène dangereux retenu des tronçons adjacents. Dans le cas présent la rupture guillotine et la fuite 70 mm ont été conservées en raison des phénomènes d'effets dominos au niveau du terminal P0. Le phénomène dangereux retenu pour l'installation annexe peut être le même si le scénario retenu pour la canalisation couvre l'ensemble des effets des scénarios d'accidents possibles de l'installation annexe(cas P1).

Ouvrage et partie d'ouvrage	fuite	ELS	PEL	IRE
Sea-line maritime	Rupture guillotine feux de nappe (PSI)	62	88	108
Sea-line enterré	Rupture guillotine feux de nappe	80	104	124
	Brèche 70mm jet enflammé (PSI)	96	118	150
Installation Annexe PO aérien	Brèche 70mm jet enflammé (PSI)	170	193	223
	Brèche 70mm flash fire	114	114	125
	Rupture guillotine feux de nappe	70	89	109
Canalisation POP1 enterrée	Rupture guillotine feux de nappe	103	122	144
	Brèche 70mm jet enflammé (PSI)	106	129	164
Canalisation POP1 aérien installation annexe (P1)	Rupture guillotine feux de nappe	103	122	144
	Brèche 70mm jet enflammé (PSI)	170	193	223

Pas de scénario de jet enflammé en partie maritime.

On observe que les scénarios les plus dimensionnant sont liés aux effets thermiques dus à un jet enflammé de carburant à l'exception du feu de nappe en mer sous régime établi à partir d'une nappe stabilisée de 3 mm d'épaisseur.

La réglementation impose que l'exploitant établisse un nouveau Plan de Secours et d'intervention à la mise en service de l'ouvrage en application de l'article R.554-47 du code de l'environnement. Le projet reprend cette obligation.

8. Avis et propositions du service instructeur

8-1 Avis du service instructeur sur le déroulement de la procédure et propositions

Le dossier de construction et d'exploitation des nouveaux ouvrages projetés par la société EPPLN et le dossier de mise à l'arrêt du sea-line existant, déposés le 8 juin 2020, à la préfecture de l'Aude, ont été complétés par le pétitionnaire jusqu'au 7 octobre 2020. Ils ont été déclarés recevables, le 23 octobre 2020 et ont fait l'objet d'une instruction administrative conformément aux dispositions prévues par les articles R.555-2 et suivants du code de l'environnement. Les impacts environnementaux et les risques du projet, ont été présentés et appréhendés conjointement dans le dossier de demande d'autorisation et le dossier de mise à l'arrêt s'agissant de deux procédures étroitement liées. Le pétitionnaire y expose notamment les mesures d'évitements, et de réductions pour protéger les enjeux environnementaux ainsi que les mesures compensatoires destinées à la maîtrise des risques, pour l'ensemble des phases du projet (construction et exploitation des futurs ouvrages, mise à l'arrêt et démantèlement du sea-line existant).

Concernant les risques technologiques, l'étude des dangers est conforme aux exigences du Guide GESIP relatif aux études de dangers des canalisations de transport et celles de l'arrêté multi-fluides du 5 mars 2014 modifié. Elle présente les mesures de réduction des risques accidentels permettant de qualifier d'acceptable le niveau de risque de l'ouvrage vis-à-vis de son environnement selon la matrice réglementaire d'acceptabilité des risques. Elle comporte les éléments nécessaires pour garantir la sécurité du public et établir les distances des servitudes relatives à la maîtrise de l'urbanisation et élaborer le plan de sécurité et d'intervention. Elle a été complétée à plusieurs reprises et il a été donné acte à l'exploitant de cette étude des dangers. Des mesures complémentaires sont toutefois proposées en vue de lever les dernières réserves.

8.1.1 Analyse de l'avis de l'autorité environnementale – des avis de la consultation administrative, des avis de la participation du public

Dans le cadre de la consultation administrative engagée, le 26 octobre 2020, l'étude d'impact a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale. Le projet de déviation du sea-line s'inscrit dans le cadre du grand aménagement portuaire de Port la Nouvelle. Conformément à l'article L.122-1-1 III du code de l'environnement, le porteur du projet a actualisé l'étude d'impact en procédant à une évaluation des incidences, dans le contexte de l'infrastructure portuaire autorisée en 2018. L'autorité environnementale a jugé, cette étude d'impact trop détaillée et a demandé de l'actualiser de manière synthétique afin de la rendre accessible au lecteur. Elle a attiré l'attention sur des sujets repris également par le service de police de l'Eau, portant sur la protection des milieux et des espèces, le phasage complet des travaux de construction, d'arrêt et d'exploitation future des ouvrages.

Le pétitionnaire a procédé à des modifications de ces dossiers, afin de répondre au mieux aux demandes exprimées, y compris à l'issue de la phase de consultation des services de l'État, collectivités et organismes tiers qui se sont exprimés également sur des thématiques similaires portant sur la cohérence des pièces des dossiers, les modalités de protection de la qualité de l'eau et des espèces aquatiques et les modalités de mise à l'arrêt et de construction.

Par la suite, l'étude d'impact, accompagnée de toutes les pièces du projet, a été soumise à la consultation par voie électronique du public en application de l'article L.123-19 du code de

l'environnement. Les résultats de cette consultation mettent en évidence, que le public n'a pas émis d'opposition au projet (3 avis favorables).

Le service instructeur a tenu compte tout au long de la procédure d'instruction, des avis exprimés et vérifié que l'exploitant avait répondu aux observations, puis complété ses demandes. La consultation du public n'a pas amené, le service instructeur, à solliciter à nouveau, l'exploitant sur son projet ou à proposer des mesures nouvelles.

8.1.2 Améliorations du projet apportée par le pétitionnaire :

Le pétitionnaire a amélioré son projet tout au long de l'instruction notamment en ce qui concerne le choix des tubes destinés à la construction du nouveau sea-line, la décision de remplacer à neuf le PLEM (point de livraison en mer) et les flexibles en 2021, le traitement des matériaux issus du sea-line mis à l'arrêt sur un site extérieur au contexte portuaire, les engagements sur la sécurité du sea-line par l'installation d'un système de détection de fuite par dépréssiomètre (+ détection ultrasonique pour la future canalisation P0-P1), et sa proposition d'une mesure de mitigation visant à mettre en dépression le sea-line en cas d'avarie constatée.

On notera également que le projet de sea-line a une durée de vie limitée d'environ 5 ans et qu'il ne devrait perdurer par la suite qu'une canalisation portuaire de taille réduite, sans partie subaquatique.

Au regard des améliorations apportées, le service instructeur retient toutefois que l'exploitant doit tenir compte des réserves résiduelles, notamment celles émises par le pôle de compétence des canalisations de la DREAL AURA développées dans le présent rapport.

8.1.3 Avis et propositions du service instructeur

Le service instructeur souligne que le processus d'instruction a été particulièrement complexe, en raison d'une adaptation régulière du projet, au sein d'un contexte portuaire, marqué par une dynamique de changement rapide.

À l'issue de la procédure d'instruction, la DREAL dispose de l'ensemble des éléments permettant de proposer, à monsieur le Préfet de l'Aude, d'autoriser la construction et l'exploitation des ouvrages projetés par la société EPPLN, ainsi que de donner un accord préalable sur la mise à l'arrêt définitif du sea-line existant, en imposant par la voie réglementaire, les conditions de réalisation du projet. Ces conditions sont précisées et définies dans les projets d'arrêtés joints en annexes du présent rapport.

Projet d'arrêté préfectoral d'autorisation de construire et d'exploiter les nouveaux ouvrages :

Le service instructeur propose d'intégrer et d'imposer les mesures compensatoires (mesures ERC et EDD) qui figurent dans les dossiers techniques portant sur le traitement des impacts et des risques technologiques et les modalités de mise à l'arrêt. Ces mesures permettent de protéger et préserver les intérêts visés à l'article L 554-5 du Code de l'environnement.

La Dreal précise que le projet d'arrêté proposé pour l'autorisation de construire et exploiter, le dévoiement du sea-line y compris dans sa future configuration, reprend les contraintes minimales de construction imposées par la réglementation ainsi que les demandes du service de la police des eaux littorales, certaines exigences de l'aménageur portuaire ainsi que les réserves formulées par le pôle de compétence canalisation de la DREAL Aura.

L'ensemble des mesures encadrant la construction et la mise en service de l'ouvrage, est exposé dans les articles 5 et 6 du projet d'arrêté préfectoral. Ils imposent au pétitionnaire, de :

- informer au moins 1 mois avant le début des travaux, les services de contrôles de l'État (canalisations, police de l'Eau, police portuaire), l'aménageur portuaire et ses organismes délégués,

les services de secours et d'intervention en mer et sur terre, de la date de démarrage des travaux accompagnée des pièces utiles pour présenter les plannings de travaux, les conditions d'organisation et d'exécution, la surveillance des travaux et des impacts et les mesures d'alerte et d'intervention en cas de pollution

- respecter les zones protégées en restant dans les limites de la zone portuaire destinée aux activités industrielles dans le respect des conventions d'occupation qui ont été allouées,
- s'assurer de l'identification de l'ouvrage projeté en mer dans la réglementation de la navigation, par les autorités portuaires en charge de la police maritime, et de la mise en place des systèmes de balisage délimitant les zones de travaux nécessaire à la pose en mer,
- réaliser de manière renforcée le signalage de l'ouvrage enterré et sa protection par la pose d'un grillage renforcé, des plaques de protection mécanique et d'un balisage adapté,
- respecter les distances de pose de l'ouvrage vis-à-vis de la digue Nord, et des contraintes d'aménagement de la plateforme portuaire et vérifier, une fois posé, l'intégrité de l'ouvrage maritime, avant sa mise en service,
- surveiller de manière renforcée et adaptée son ouvrage durant toute la période de travaux portuaires et pour la durée de l'ouvrage, par la suite, en adaptant son plan de surveillance et de maintenance dès la mise en service,
- surveiller les performances des barrages filtrants durant les travaux en mer (durée très courte de quelques semaines),
- actualiser l'étude des dangers de la future canalisation dans sa configuration portuaire P0-P1 en vue d'adapter les prescriptions d'exploitation si nécessaire avant la date de raccordement au futur quai P1 définie par l'aménageur portuaire,

Le service instructeur propose que la mise en service soit conditionnée par la vérification préalable de l'absence de dommage de l'ouvrage en plus des obligations réglementaires démontrant que l'infrastructure de transport a passé avec succès les épreuves de résistance et d'étanchéité (article 9 - dossier de construction).

L'épreuve de résistance devra s'effectuer à l'aide d'un fluide non agressif de type eau douce et si l'exploitant prévoit l'emploi d'eau de mer, il ne pourra le faire que si un tiers compétent et reconnu en corrosion, atteste de l'absence de risque supplémentaire de corrosion interne de l'ouvrage et fournisse cette démonstration au plus tard 2 mois avant les épreuves (art 9).

Concernant l'encadrement de l'exploitation, suite à la mise en service, le projet d'arrêté définit les mesures issues de la réglementation et de l'étude des dangers aux travers des articles 7 et 8. Ces mesures sont les suivantes :

- contrôle et surveillance des opérations de transfert imposant notamment le test de sécurité des moyens de communication, de la balise stop pumping, du contrôle de l'intégrité des équipements de transfert avant et après raccordement,
- les mesures compensatoires du projet qui sont notamment à intégrer au travers du Plan de Surveillance Maintenance imposant la surveillance permanente des risques de fuite par des moyens actifs (système de détection par surveillance métrologique, ultrasonique sur la canalisation P0P1) et passifs (balance de ligne, dépressiomètre) durant toutes les phases d'exploitation (repos et transfert),
- les mesures compensatoires de mitigation visant à assurer la fermeture de l'alimentation de l'ouvrage en cas de détection de fuite dans un délai de 20 mn à compter de la détection et la mise en œuvre d'un pompage visant à mettre en dépression l'ouvrage sur déclenchement d'une alarme détectant une perte de pression validé par intervention humaine, en complément des moyens fixés par le plan de sécurité et d'intervention
- établir un plan de surveillance et maintenance avec des points de contrôles spécifiques à l'ouvrage

- établir un nouveau plan de sécurité d'intervention,
- actualiser son système de la gestion de la sécurité

L'ensemble des mesures exposées, permettent de répondre par redondance, aux exigences du guide GESIP pour le traitement du scénario de pollution maritime de « gravité environnementale 2 »

Projet d'arrêté préfectoral imposant les servitudes d'utilités publiques autour des ouvrages

Le service instructeur propose également de prescrire les servitudes d'utilité publique relatives à la maîtrise de l'urbanisation autour des canalisations enterrées en précisant toutefois que pour la partie subaquatique du sea-line, les zones de SUP sont théoriques et à caractère d'information et que le projet prévoit de présenter les zones théoriques pour la future configuration P0-P1 sur la base des enseignements actuels de l'étude des dangers. Cette étude sera mise à jour avant le raccordement prévu théoriquement en 2025.

Projet d'arrêté préfectoral relatif à la mise à l'arrêt et démantèlement du sea-line

En application de l'article R 555-29 du code de l'environnement, et à l'issue de l'instruction, le service instructeur a pu disposer de l'ensemble des éléments portant sur les conditions de mise en sécurité, par vidange, nettoyage et contrôle des rejets, lesquels ont été validés par les services de la police des eaux littorales. Nous rappelons que les rejets font également l'objet d'un porter à connaissance ICPE, transmis à l'inspection des installations classées en charge du contrôle du dépôt.

Les mesures de démantèlement physique et de retrait du sea-line s'accompagnent des mêmes mesures de contrôle de la turbidité et de barrages filtrants que pour la phase de construction. L'exploitant prévoit que la dépollution des tronçons se réalise à terre en site adapté, par évacuation au fur et à mesure du retrait du maritime. Les conditions d'inertage de la partie terrestre qui sera abandonnée sur place, sont conformes à la réglementation. L'exploitant devra transmettre un dossier d'arrêt définitif attestant de la bonne réalisation des travaux et du traitement adapté des déchets.

Le projet d'arrêté préfectoral donne l'accord préalable de Monsieur le préfet de l'Aude sur la mise en arrêt définitif de l'ouvrage de transport d'hydrocarbure sea-line 16 pouces et imposent les prescriptions complémentaires et spécifiques suivantes :

- les mesures de démantèlement prévues par le guide GESIP relatif à la mise à l'arrêt des canalisations de transport
- les mesures nécessaires à la prévention des risques de pollutions liées aux eaux de vidange et de nettoyage du sea-line au regard du respect des Normes de Qualité des Eaux rappelées par la Police des Eaux Littorales
- les mesures de protection du milieu eau, qui sont identiques à celles prévues lors de la phase de construction.
- les mesures spécifiques pour le retrait du tronçon maritime selon un ordre permettant la poursuite des travaux de construction de la digue, et l'inertage de la partie enterrée abandonnée après vidange de l'ouvrage

8-2 Conclusion:

La procédure d'instruction s'est déroulée conformément aux dispositions prévues aux articles R 555-2 et suivants du code de l'environnement pour la demande de construction et d'exploitation d'une canalisation et à celles de l'article R.555-29 du même code s'agissant de la demande de mise à l'arrêt du sea-line en place. Le service instructeur propose à monsieur le préfet de l'Aude, de présenter ce rapport et ses annexes, au Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires Technologiques et de proposer aux membres d'émettre un avis favorable sur les projets joints en annexes du présent rapport:

- un projet d'arrêté préfectoral d'autorisation de construire et d'exploiter la nouvelle canalisation de transport d'hydrocarbures sea-line (16 pouces) et d'approvisionnement du dépôt d'hydrocarbures exploité par la société EPPLN (annexe 3),
- un projet d'arrêté préfectoral instituant des servitudes d'utilité publique d'effets prévues aux articles L.555-16 et R.555-30b) du code de l'environnement à proximité de la canalisation de transport sur la commune de Port-La-Nouvelle (annexe 4)
- un projet d'arrêté préfectoral donnant l'accord préalable à l'arrêt du sea-line existant (16 pouces) et prescrivant les mesures complémentaires relatives aux modalités de mise à l'arrêt et de démantèlement de l'ouvrage, en vue de protéger les intérêts visés à l'article L 554-5 du code de l'environnement (annexe 5).

Par ailleurs, en application de l'article L 123-19-1 de code de l'environnement qui prévoit qu'au plus tard à la date de la publication de la décision et pendant une durée minimale de trois mois, l'autorité administrative qui a pris la décision rend publics, par voie électronique, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision, il est proposé à monsieur le préfet de rendre public, les décisions signées accompagnées d'une copie du présent rapport et ses annexes.

Rédacteur	Vérificateur	Approbateur
Montpellier le L'inspecteur de l'environnement  Signature numérique de Stéphane DELANNOY stephane.delannoy Date : 2021.06.07 14:53 +02'00' Stéphane DELANNOY	Montpellier le Le Chef du département véhi- cules, équipements sous pres- sion, canalisations  Signature numérique de Olivier MEVEL olivier.mevel Date : 2021.06.07 12:39:25 +02'00' Olivier MEVEL	Toulouse le Pour le directeur régional par délégation l'adjoint à la directrice des risques industriels  Signature numérique de Yves BOULAIGUE yves.boulaigue Date : 2021.06.09 13:25:09 +02'00' Yves BOULAIGUE

ANNEXE du RAPPORT

1. annexe 1 tableau récapitulatif des avis de la consultation administrative
2. annexe 2 mesures compensatoires du projet Sea-line et P0-P1
3. projet d'arrêté préfectoral d'autorisation de construire et d'exploiter la canalisation de transport d'hydrocarbures
4. projet d'arrêté préfectoral instaurant des servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise de l'urbanisation autour de la canalisation de transport d'hydrocarbures sur la commune de Port-la-Nouvelle
5. projet d'arrêté donnant acte préalable d'arrêt définitif du sea-line et fixant des prescriptions complémentaires

ANNEXE 1

Tableau récapitulatif des avis réceptionnés et réponses de EPPLN SAS lors de la consultation relative aux articles R 555-12 à R 555-14 R555-29
et L 122-1-1 du code de l'environnement

Demande d'autorisation préfectorale 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

Demande de mise en arrêt définitif d'exploitation du sea-line actuellement en exploitation sur la commune de Port-la-Nouvelle

Services consultés	Accusé réception	Avis des services organismes et collectivités. Date d'émission de l'avis	Réponse de EPPLN	AVIS Favorable/ Défavorable
MRAe	28/10/20	<p>Avis du 03/12/2020</p> <p>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.</p>	<p><u>Réponse EPPLN SAS : 28/01/2021</u></p> <p>L'étude d'impact sera complétée sur le tronçon de canalisation desservant le futur bord à quai P1. 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>Des précisions seront apportées sur la temporalité des travaux port / sealine afin de préciser l'état initial pour le projet. 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>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>	

ANNEXE 1

	<p>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.</p> <p>Plus précisément, elle recommande de décrire</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'articulation des interventions entre les travaux du port et ceux du projet • leur temporalité, afin de préciser l'état initial pour le projet, les enjeux et les impacts propres au projet, • les effets qui du fait du projet peuvent augmenter ou non • les impacts des travaux sur les portions, au large de la digue, qui seront dépourvues de barrage à particules, • les impacts liés à la gestion des matériaux issus du dévasage de la canalisation existante • les mesures adaptées et les modalités de leur suivi <p>et de justifier le niveau d'enjeu retenu pour les</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 en utilisant les mesures mises en place dans la cadre des travaux portuaires: mesures de turbidité et rideau de bulles à l'entrée du grau, vérifier que ces mesures sont présentes pendant le démantèlement -mettre en place moyen de surveillance au niveau des travaux EPPLN pour pouvoir discriminer l'origine de la turbidité <p>L'évaluation de l'incidence des sédiments sur la qualité de l'eau sera complétée et conclura à l'absence d'enjeu.</p> <p>L'absence de grandes nacres sur la zone des travaux sera mieux justifiée.</p>	
--	--	--	--

ANNEXE 1

		grandes nacres et le fait qu'aucun inventaire complémentaire n'est proposé.		
Préfecture Maritime de la Méditerranée	21/11/20	Avis non parvenu réputé favorable		AF
DIRM	30/10/20	<p>Courrier du 7/12/20</p> <p>Le projet nécessite une modification du balisage maritime.</p> <p>Une procédure « création, modification, suppression » d'aide 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.</p> <p>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.</p>	<p><u>Réponse EPPLN SAS – 28/01/2021</u></p> <p>L'exploitant précise qu'il a pris note de l'information fourni par la DIRM.</p>	Non exprimé mais observations
DDTM 66 service DML	30/10/20	<p>Mail du 24/12/20</p> <p>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, la délégation à la mer et au littoral 66/11 émet un avis favorable au vu des éléments du dossier.</p>	<u>Réponse EPPLN SAS – non nécessaire</u>	AF

ANNEXE 1

Conseil Régional Occitanie	28/10/20	Courrier du 18/12/20	<u>Réponse EPPLN SAS – 28/01/2021</u>	Avis formulant de nombreuses observations
		<p>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 sea-line en plan et en coupe.</p> <p>En effet, le tracé du sea-line ayant évolué entre la conception et l'implantation de la digue et la solution finale du sea-line (non-déplacement du PLEM) conduit à avoir un sea-line plus proche du pied de digue qu'initialement prévu.</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>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.</p>	<p>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>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>L'échange des documents d'ingénierie, dès qu'ils sont finalisés, fait partie de la coordination normale entre aménageurs. 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>La convention d'occupation temporaire (COT) est en cours de finalisation entre la Région et EPPLN. La durée de l'autorisation</p>	

ANNEXE 1

	<p>Pièce rev2 du 05/10/20 et</p> <p>Pièce 4_rev2 du 21/09/20 et</p> <p>Pièce 5_rev2 du 05/10/20</p>	<p>Annexe d'observations sur les dossiers</p> <p>Figure 3 : la « zone éolienne » identifiée n'est pas la zone dédiée à l'éolien (quai et terre pleins non représentés) mais la zone d'installation de chantier nécessaire aux travaux de construction des digues jusqu'en fin 2023.</p> <p>§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.</p> <p>§1.4.2 : l'ensouillement de 1m sur les 150 premiers mètres semble faible (l'actuel était ensouillé à 1.3m).</p> <p>§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</p> <p>§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</p> <p>Dernier alinéa p10/71 -> le basculement est prévu « à partir de juillet 2021», Il convient de noter que la coupure du sea-line actuel doit être opérée pour fin</p>	<p>d'exploitation fait partie des points de la COT en cours de finalisation entre la Région et EPPLN.</p> <p>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 ».</p> <p>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.</p> <p>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 de canalisation à terre.</p> <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</p>	
--	--	---	--	--

ANNEXE 1

	<p>juillet 2021 soit légèrement avant l'arrivée des travaux de la Région et ainsi éviter toute incidence sur le chantier en cours</p> <p>§1.6 "EPPLN exploitera le P1 pour environ 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • "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. <p>Tableau 1 : « ... ensouillé sur les 100 premiers mètres à 1 mètre de profondeur » ≠ des 150m indiqué au §1.4.2</p> <p>§ 3.2 : avant-dernier § : il n'y a pas de dépassement de N1 à proximité du pipe suite aux dernières analyses.</p> <p>Figure 12 : des dispositions de protections du sea-line pourront être prises par EPPLN afin de ne pas pénaliser</p>	<p>revue au dépôt du dossier DACE en juin 2020) et la dépose du tronçon de sea-line sous la digue. 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 convenu entre la Région et EPPLN (pièce 8 du dossier DACE).</p> <p>Remarque prise en compte par l'exploitant</p> <p>Le dossier sera mis en cohérence avec le linéaire correct qui est 150 m. 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.</p> <p>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</p>	
--	---	---	--

ANNEXE 1

	<p>Pièce 3_rev2 du 21/09/20</p>	<p>la phase de finalisation des digues qui interviendra après la pose du sea-line. 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.</p> <p>§ 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. (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> <p>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 avancée ne correspondent pas aux réalités administratives et financières actuellement discutées avec la Région.</p> <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>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> <p>Nous confirmons avoir tenu compte de l'extension du domaine portuaire telle que définie dans l'AP cité.</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. 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>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</p>	
--	--	---	--	--

ANNEXE 1

	<p>Pièce 6_rev1 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 sea-line 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>	<p>Région et EPPLN.</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>	
	<p>Pièce 8_rev0 du 08/06/20</p>	<p>p. 115/171 : il y a un problème sur les figures et la position du nouveau sea-line et de l'indication de la houle.</p> <p>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.</p>	<p>Problème de présentation corrigé dans la révision 2 du document.</p> <p>La COT finalisée sera insérée.</p>	
	<p>Pièce 9_rev1 du 08/09/20</p>	<p>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>	<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 	

ANNEXE 1

		<p>Il conviendrait de s'assurer que la servitude du tronçon AB 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.</p> <p>Les servitudes exposées ne doivent pas être incompatibles avec le développement du schéma ferroviaire.</p> <p>D'une manière générale, des dispositions particulières doivent être prises pour supprimer et/ou réduire l'impact de ces servitudes.</p>	<p>servitude serait impropre car il s'agit d'un emprunt du domaine public) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <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>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. Tout développement ferroviaire ou routier ultérieur à la mise en service de la canalisation sera</p>	
--	--	--	--	--

ANNEXE 1

	<p>Pièce 11_rev2 du 05/10/20</p>	<p>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> <p>p.30, 57, 605, 717, 751/884 : Mauvaise limite administrative du port.</p> <p>p54/884 -> les réseaux neufs du projet d'extension, non</p>	<p>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>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> <p>Voir ci-dessus concernant le planning et la coordination des chantiers. Le document sera mis à jour en indiquant que les travaux du sea-line seront coordonnés avec ceux du port.</p> <p>Exact mais sans conséquence sur les conclusions de l'étude d'impact. Sera néanmoins corrigé dans une révision ultérieure.</p> <p>Merci de bien vouloir nous transmettre les plans de détail des réseaux neufs dès que</p>	
--	---	--	---	--

ANNEXE 1

	<p>PAD Pièce 3_rev 1 du 08/09/20</p>	<p>répertoriés dans le guichet unique, sont en interfaces avec la part terrestre à proximité du point de raccordement au droit de l'avenue de Turrel.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 sea-line. 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.</p> <p>§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</p>	<p>possible, afin que nous puissions les intégrer à l'étude de détail.</p> <p>Remarque pris en compte</p> <p>Voir ci-dessus concernant la nécessaire transmission par la Région ou la SEMOP des plans de détail des infrastructures prévues préalablement aux études d'exécution du chantier d'EPPLN.</p> <p>Noté. Fera partie de la coordination normale en phase d'exécution.</p> <p>cette phase du chantier fera l'objet d'une coordination particulière avec la Région.</p>	
--	--	---	---	--

ANNEXE 1

	<p>Pièce 4_rev1 du 08/09/20</p>	<p>donc rester possibles. Une bathymétrie permettant, un positionnement judicieux du matelas de protection prévu entre BYTP et EPPLN permettrait de gérer cette phase de co-activité.</p> <p>Figure 4 : la mise en œuvre de « 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.</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</p>	<p>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.</p> <p>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</p>	
--	--	---	---	--

ANNEXE 1

		<p>présent sur la PFN, sur ce schéma la partie sur la plage sera également laissée en place.</p> <p>Phase 2 : Concerne la Semop mais le nouveau sea-line est indiqué comme étant abandonné, son démantèlement ou pas relèvera de la COT.</p>	<p>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>Remarque prise en compte par l'exploitant</p>	
Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aude	28/10/20	Avis non parvenu réputé favorable		AF
ARS Occitanie Délégation départementale de l'Aude	28/10/20	<p>Courrier du 24/11/2020</p> <p>Après examen des différentes pièces du dossier l'ARS ne voit aucune observation à formuler à cette demande</p>	<u>Réponse EPPLN SAS – non nécessaire</u>	AF
Mairie de Port-La-Nouvelle	28/10/20	Avis non parvenu réputé favorable		AF
Communauté d'Agglomération Le Grand Narbonne	28/10/20	<p>Courrier du 8 décembre 2020</p> <p>Monsieur le président précise que le projet permettra de répondre à un double objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assurer la continuité du dépôt en implantant un sea-line provisoire à l'extérieur des digues en cours de construction. • Arrêter définitivement le sea-line à l'horizon 2025 avec la construction du futur terminal vrac liquide à l'intérieur du port. • <p>Le Grand Narbonne Communauté d'Agglomération</p>	<u>Réponse EPPLN SAS – 28/01/2021</u>	AF

ANNEXE 1

		<p>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. La proximité d'un port polyvalent, aux 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 permette 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 sea-line 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, ainsi qu'à la demande de mise en arrêt définitif d'exploitation du sea-line existant.</p>		
Commission	28/10/20	Avis non parvenu réputé favorable		AF

ANNEXE 1

Locale de l'Eau du SAGE Basse Vallée de l'Aude				
Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée	28/10/20	Avis non parvenu réputé favorable		AF
DREAL Police des Eaux Littorales	27/10/20	<p>23/12/20</p> <p>Le service Police des eaux Littorales émet les observations suivantes :</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p><u>Réponse EPPLN SAS -28/01/2021</u></p> <p>1 procédure réglementaire 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>	Avis avec de nombreuses observations

ANNEXE 1

	<p>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'atterrage. 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.</p> <p>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</p>	<p>Les mesures seront requalifiées en mesure de réduction dans l'étude d'impact. 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.</p> <p>Le phasage de pose et déplacement du (ou des) barrages filtrants fera l'objet d'une coordination particulière avec la Région.</p> <p>3. Rejet des eaux de rinçage du sea-line mis à l'arrêt Le volume d'eau injectée correspond à trois fois le volume du sea-line actuel soit plutôt 900 m³.</p> <p>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</p>	
--	--	--	--

ANNEXE 1

		<p>au milieu.</p> <p>4. Espèces protégées L'absence de grandes nacres sur la zone des travaux doit être mieux justifiée, les derniers inventaires datant déjà de 2016.</p> <p>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</p>	<p>(dossier DACE) ainsi que dans le dossier PAD.</p> <p>4. Espèces protégées L'absence de grandes nacres sur la zone des travaux sera mieux justifiée dans l'étude d'impact.</p> <p>5. Suivis environnementaux 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. Le moyen de surveillance permettant de discriminer l'origine de la turbidité sera précisé dans l'étude d'impact.</p>	
--	--	--	---	--

ANNEXE 1

		<p>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>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 R.555-22, pour la mise à l'arrêt définitif du sea-line actuel.</p>	Les dossiers seront adaptés comme décrit ci-avant.	
DDTM 11	28/10/20	Voir Avis DML	Réponse EPPLN SAS – non nécessaire	AF
Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres	02/11/20	Avis non parvenu réputé favorable		AF
Direction des Affaires Culturelles – Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine (STAP)	28/10/20	Avis non parvenu réputé favorable		AF
Transmission pour information : art. R555-13 du code de l'environnement. et art R 555-29 pour avis				
SDIS 11		Service non exprimé		

ANNEXE 1

<p>autorité militaire</p> <p>EMZD de Marseille Caserne Audéoud</p>	<p>27/10/20</p>	<p>Mail du 4/11/20</p> <p>L'instruction du dossier ne fait apparaître aucune servitude appartenant au ministère des armées. Par conséquent, le ministère des armées émet un avis favorable.</p>	<p><u>Réponse EPPLN SAS – non nécessaire</u></p>	<p>AF</p>
<p>Préfecture de l'Aude Service interministériel régional des affaires civiles et économiques de défense et de protection civile (SIRACEDPC)</p>	<p>27/10/20</p>	<p>Service non exprimé</p>		

ANNEXE

MESURES COMPENSATOIRES DU PROJET SEALINE - POP1

Mesures compensatoires de prévention	Niveau	Flexible	PLEM	Tronçon maritime	Tracé courant enterré sea-line et future connexion au P1	Tronçons aériens sealine et future connexion au P1
X appliqué NA : Non Applicable						
Facteur de risque « Construction, défaut matériau »						
Construction Contrôle non destructif à 100% des soudures par procédé autre que visuel avec contrôle du revêtement des joints soudés sur chantier.	2	NA	-	X	X	X
Choix du flexible selon les recommandations de l'OCIMF, + contrôle visuel par plongeur avant et après chaque dépotage, + remplacement par un flexible neuf ou requalifié en usine tous les 6 ans.	2	X	-	-	-	-
Post-Construction Inspection périodique par racleur instrumenté de type « perte de métal » et fouilles de validation et réparations associées selon méthodologie décrite dans les guides GESIP 2007/04 et 2007/05 (périodicité réglementaire à minima).	2	NA	X	X	X	X
Facteur de risque « Travaux tiers »						
Protection mécanique de la canalisation dans certaines zones à risques - par enrobage béton épaisseur minimale 50 mm sur tout le linéaire du tronçon sous-marin - par dalle (PE ou béton) ou gaine (béton ou acier) sous toutes les voies routières et ferrées traversées. - pendant les travaux du port, si nécessité de passage de bateau au-dessus du tronçon sous-marin en charge, des zones de passages seront balisées et des moyens de protection seront disposés pour amortir l'éventuelle chute d'objet (plot béton)	2	NA	-	X	X aux traversées des voiries routières et ferrées de la plateforme	NA

Marquage renforcé - Tracé courant enterré : par dispositifs hors-sol (bornes, balises, plaques) selon guide GESIP 2008/02	1	NA	NA		X	NA
Grillage avertisseur renforcé enterré sur tout le tracé selon guide GESIP 2007/02	1		NA		X	
- Tronçon sous-marin						
Balise lumineuse signalant le PLEM	1	X	X		NA	
pendant la phase de travaux, un balisage sera réalisé à l'aide de bouées. représentation du tracé du tronçon sous-marin ou de la zone de risque sur les plans de navigation délivrés par la capitainerie	1 1			X		
mise en place de panneaux d'affichage le long de la digue nord signalant l'interdiction de mouillage	1		X	X		
La zone de navigation au niveau du tronçon sous-marin est surveillée, réglementée, par une interdiction stricte de navigation lors de la présence au poste de déchargement d'un navire (phase la plus risquée, lors de la sollicitation de la canalisation) ;	1		X	X		
Enceintes clôturées, sécurisées et surveillées dans lesquelles les travaux sont soumis à des procédures strictes assurant la sécurité des installations (plan de prévention et permis de travail) et, si nécessaire, mise en place de protections mécaniques (glissières, murs...) des parties aériennes selon les normes applicables contre les risques de choc véhicules/engins. Pour la partie maritime les mesures sont l'objet d'une étude spécifiques des mesures adaptées	2	NA	NA	NA	X	X
Facteur de risque « Corrosion »						
Programme de contrôle de la qualité de la protection cathodique selon la norme NF EN ISO 15589-1 (remplaçante de la NF EN 12954)	1	NA	X	X	X	NA
Inspection périodique par racleur instrumenté de type « perte de métal » et fouilles de validation et réparations associées selon méthodologie décrite dans les guides	2	NA	X	X	X	X

GESIP 2007/04 et 2007/05 (périodicité au maximum décennale)						
Contrôles visuels à minima mensuels des parties aériennes des installations annexes selon les guides GESIP 2008/02, 2007/04 et 2006/04	0	NA	NA	NA	NA	X
Choix du flexible selon les recommandations de l'OCIMF, contrôle visuel par plongeur avant et après chaque dépotage, remplacement par un flexible neuf ou requalifié en usine tous les 6 ans.	2	X	NA	NA	NA	NA
Mise en peinture régulière de type Marine à la construction puis sur constat de dégradation lors des inspections visuelles de la surveillance renforcée.	1	NA	NA	NA	NA	X
Collecte des égouttures sur toutes les brides et, si existantes, collecte des soupapes (TSV/PSV) vers une capacité correctement dimensionnée	1	NA	NA	NA	NA	X

Mesures de contrôle renforcé et d'intervention : Ces mesures n'ont pas toutes des cotations de Niveau 1 ou 2 mais font partie des mesures de mitigation identifiées par le guide GESIP étude des dangers

Pour le sea-line

-mise en place de la Balance de ligne

-contrôle métrologique permanent avec report en salle de commande du dépôt de réaliser la fermeture des vannes en moins de 180 s en cas de détection d'une brèche supérieure à 70 mm et détecter toute autre fuite significative (12 mm), en vue de respecter l'objectif de fermeture de l'alimentation de la canalisation en moins de 20 mn.

-mise en place d'un dépréssiomètre, permettant après report d'alarme visuelle et sonore et validation humaine, de déclencher par asservissement automatique le fonctionnement d'une pompe d'aspiration en vue de vidanger le contenu du sea-line dans le dépôt.

Pour la canalisation P0 P1

en plus des mesures prévues pour le sea-line

-mise en place d'une vanne de sectionnement intermédiaire manuelle, au niveau de la rive à la sortie de terre de la canalisation avant de rejoindre le qui P1a nouvelle digue pour mettre en sécurité une partie de l'ouvrage même en cas d'impossibilité d'accès et d'action à distance aux installations terminales localisées P1 (quelle que soit la raison) et limiter le volume déversé en cas de fuite sur la partie qui traverse les zones naturelles sensibles (type C) et la mer-méditerranée

-mise en place d'un système de détection de fuite par ultrason, en plus de la balance de ligne, qui permettra une localisation précise de la fuite et doit permettre à l'exploitant de réaliser la fermeture des vannes dans les durées de fermeture, définies par son étude des dangers, en vue de respecter l'arrêt de l'alimentation de la canalisation imposé par l'arrêté multi-fluide.

- mise en place d'un barrage flottant préventif, autour du navire au bord à quai P1, lors de chaque opération de dépotage.

- établissement de convention(s) avec les gestionnaires des espaces naturels susceptibles d'être touchés directement par une pollution afin de convenir de la meilleure stratégie de lutte antipollution et du rôle et moyens que les gestionnaires peuvent mettre en œuvre dans ce but ;

-réalisation des exercices/entraînements PSI renforcés sur la thématique de la lutte antipollution avec si possible le concours des acteurs susceptibles d'être impliqués (capitainerie, gestionnaires des espaces naturels, prestataires conventionnés pour la mise en œuvre de certains moyens...);

-mettre en place les moyens d'action pour limiter le volume déversé après arrêt des pompes et la fermeture des vannes aux extrémités notamment par dépressurisation et aspiration du contenu;