



**PRÉFET  
DE L'AUDE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

**Arrêté préfectoral autorisant la société EPPLN à construire et exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures de diamètre 16 pouces, dénommée « Sea-line 16 pouces » entre le poste de déchargement des navires de EPPLN situé en mer et le terminal terrestre situé dans la Darse 2 du port industriel de Port-La-Nouvelle et une canalisation de transport 16 pouces entre le terminal terrestre et le futur poste de déchargement à quai dénommé « poste P1 » en vue d'assurer l'alimentation du dépôt pétrolier EPPLN à Port-La-Nouvelle.**

**Le Préfet de l'Aude  
Chevalier de la Légion d'Honneur  
Chevalier de l'Ordre National du Mérite**

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

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

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

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

**Vu** l'arrêté ministériel du 23 février 2001 fixant les prescriptions générales applicables aux travaux de dragage et rejet y afférent soumis à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du code de l'environnement et relevant de la rubrique 4.1.3.0 (2° (a, II), 2° (b, II) et 3°(b)) de la nomenclature annexée au décret n° 93-743 du 29 mars 1993 modifié ;

**Vu** l'arrêté ministériel du 23 février 2001 fixant les prescriptions générales applicables aux travaux d'aménagement portuaire et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu aquatique soumis à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du code de l'environnement et relevant de la rubrique 4.1.2.0 (2°) de la nomenclature annexée au décret n° 93-743 du 29 mars 1993 modifié ;

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

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

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

**Vu** la demande d'autorisation et le dossier joint à cette demande adressée par la Société EPPLN SAS sise 1193 avenue Adolphe Turrel, 11210, PORT-LA-NOUVELLE, de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures DN 400, dénommé « Sea-line 16 Pouces », à Port-la-Nouvelle ainsi qu'une demande de mise à l'arrêt définitif d'exploitation du sea-line actuel, adressées le 8 juin 2020 et complétées les 15 septembre, 1<sup>er</sup> et 7 octobre 2020, complétées et modifiées le 8 mars 2021 ;

**Vu** le rapport de recevabilité du dossier de demande d'autorisation susvisé établi en date du 16 octobre 2020 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Occitanie ;

**Vu** le courrier de notification du 23 octobre 2020 adressé au pétitionnaire informant de la recevabilité du dossier de demande d'autorisation susvisé ;

**Vu** les avis et les observations formulés dans le cadre de la consultation des maires et des services à laquelle il a été procédé le 26 octobre 2020, dans le cadre de l'instruction administrative réglementaire ;

**Vu** l'avis du 3 décembre 2020 émanant de l'autorité environnementale ;

**Vu** les éléments de réponse du pétitionnaire EPPLN en date du 28 janvier 2021 aux observations émises lors de la consultation et ses engagements à respecter les demandes formulées ;

**Vu** le dossier complété et modifié en date du 8 mars 2021 de la demande d'autorisation adressée par la Société EPPLN SAS sise 1193 avenue Adolphe Turrel 11210 PORT-LA-NOUVELLE, de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures DN 400 dénommée « Sea-line 16 Pouces » à Port-la-Nouvelle ainsi que le dossier de la demande de mise à l'arrêt définitif d'exploitation du sea-line actuel adressée le 8 juin 2020 et complété modifié le 8 mars 2021, prenant en compte les avis issus de la consultation des services et organismes, en vue d'être présentés à la consultation du public par voie électronique ;

**Vu** l'avis mis en ligne le 1<sup>er</sup> avril 2021 relatif à la participation du public par voie électronique relative à la mise à jour de l'étude d'impact des travaux d'extension portuaire de Port-La-Nouvelle jointe au dossier de demande d'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures 16 pouces et de mise à l'arrêt définitif du sea-line existant ;

**Vu** la participation du public qui s'est déroulée du 22 avril 2021 au 25 mai 2021 ainsi que les avis et observations qui ont été émis ;

**Vu** les compléments au dossier apportés par le pétitionnaire en dates des 11 et 21 mai 2021, en réponse aux réserves de l'avis du 6 mai 2021 émis par le pôle de compétence canalisations de transport, de la DREAL AURA, suite à l'analyse de l'étude des dangers modifiée en février 2021 ;

**Vu** le rapport et les propositions de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Occitanie en date du 9 juin 2021 ;

**Vu** l'avis émis par le Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques lors de sa séance du 24 juin 2021 ;

**Considérant** que la société EPPLN SAS dispose des capacités techniques et financières à même de lui permettre de conduire son projet dans le respect des intérêts mentionnés à l'article L.554-5 du

code de l'environnement et de procéder, lors de la cessation d'activité, à la remise en état et, le cas échéant, au démantèlement de la canalisation conformément aux dispositions de l'article L.555-13 du même code ;

**Considérant** que la « canalisation portuaire 16 pouces », objet de la demande d'autorisation et d'exploiter, est destinée à remplacer l'ouvrage existant « sea-line 16 pouces » dont le tracé croise le linéaire d'implantation de la nouvelle digue Nord en lien avec les travaux d'extension du port de Port La Nouvelle, afin de maintenir l'activité d'approvisionnement du dépôt EPPLN à Port-La-Nouvelle ;

**Considérant** que ce nouveau sea-line a été apprécié dans le cadre de l'évaluation environnementale des travaux d'extension du port et que le pétitionnaire a fourni les éléments actualisant l'étude d'impact permettant d'en apprécier les effets au regard de l'ensemble du projet ; que ce nouveau tracé ne modifie pas les impacts du projet en ce qui concerne les enjeux environnementaux ;

**Considérant** que les différentes consultations auxquelles il a été procédé tout au long de la procédure d'instruction de la demande d'autorisation de construire et d'exploiter sollicitée ont conduit à plusieurs observations, demandes de compléments et réserves, pour lesquelles le pétitionnaire a répondu, sans toutefois mettre en évidence d'opposition au projet ;

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

**Considérant** que les travaux de pose de la canalisation de transport pour sa partie maritime nécessitent de faire l'objet de mesures d'évitement et de suivi pour limiter leur impact sur le milieu aquatique ;

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

**Considérant** que les engagements pris par la société EPPLN sont de nature à répondre aux observations et avis émis lors de la consultation administrative et lors de la consultation publique ;

**Sur** proposition du secrétaire général de la préfecture de l'Aude,

## **ARRÊTE**

### **TITRE I : OBJET DE L'AUTORISATION**

#### **ARTICLE 1<sup>er</sup> : Objet et bénéficiaire de l'autorisation**

Est autorisée la construction et l'exploitation, par la société EPPLN SAS, dont le siège social est situé, 1193, Avenue Adolphe Turrel, 11210, Port-La-Nouvelle, d'une canalisation dénommée « sea-line 16 pouces » pour le transport d'hydrocarbures, entre le Poste de Livraison en Mer (PLEM) des navires et le terminal terrestre EPPLN, dénommé « P0 », situé entre la Darse 2 et l'avenue précitée, du port de Port-La-Nouvelle, conformément :

- au dossier de demande d'autorisation transmis le 8 juin 2020 et complété le 15 septembre 2020, le 1<sup>er</sup> et 7 octobre 2020, et le 8 mars 2021
- aux engagements pris par EPPLN SAS suite à la consultation administrative et suite à la participation du public par voie électronique,
- au tracé reporté sur la carte à l'échelle 1/25000<sup>ème</sup> figurant en annexe du présent arrêté, et sous réserve du respect des prescriptions du présent arrêté, l'ouvrage suivant:

Le Sea-line « 16 pouces » d'un linéaire total de 3387 m, est composé de :

- une canalisation 16 pouces (DN400), terrestre de 1081 m (dont 7 m aérien ) contournant la plateforme logistique Nord,
- une canalisation maritime de 2306 m contournant le pied de la digue Nord en la longeant,
- un point de livraison en mer, sous-marin, situé à environ - 20 m de profondeur,
- une ligne de fond composée de flexible de chargement, dédiée au transfert de produits pétroliers.

Est autorisée, la construction et l'exploitation, lorsque les conditions techniques seront réunies, d'une canalisation de transport raccordée au nouveau quai pétrolier P1, via le tronçon terrestre du sea-line « 16 pouces ». Cette canalisation dénommée « P0-P1 » relie le terminal de chargement/déchargement P1 au terminal terrestre P0.

La canalisation « P0-P1 » d'un linéaire total de 1414 m, est composé de :

- une partie terrestre enterrée contournant la plateforme logistique Nord (1189 m) reprenant en partie le tracé terrestre du sea-line,
- une partie terrestre en passage sous la digue avant la sortie au niveau du quai P1 (48m)
- une partie aérienne de 177 m située sur le pipe-rack du quai P1 aménagé sur la digue portuaire,

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

## ARTICLE 2 : Autorisation au titre de la législation eau

Le présent arrêté vaut également autorisation au titre de l'article L.555-2 du code de l'environnement pour les rubriques suivantes de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités annexée à l'article R.214-1 du code de l'environnement :

Rubrique	Désignation	Opérations concernées	Régime
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 €.	Construction et pose de la canalisation en mer et installation du poste de déchargement	Autorisation

Rubrique	Désignation	Opérations concernées	Régime
4.1.3.0	<p>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 pour l'un des éléments qui y figurent :</p> <p>- b) Et, sur les autres façades ou lorsque le rejet est situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de cultures marines :</p> <p><b>II.- Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est inférieur à 5 000 m3 : Déclaration</b></p>	<p><b>Construction et pose nouveau d'un sea-line</b></p> <p>Dragage préalable à la pose du tronçon de canalisation en mer sur les 150 premiers mètres à partir du rivage pour environ 150 m<sup>3</sup></p>	Déclaration

### ARTICLE 3 : Description des ouvrages

L'autorisation concerne les ouvrages décrits ci-après ainsi que les accessoires décrits dans la demande d'autorisation :

Désignation de l'ouvrage et volume autorisé	Longueur maximale (km)	Pression Maximale Service	en	Diamètre extérieur du tube	Profondeur minimale d'enfouissement
<p>Sealine 16 pouces reliant le P0 au PLEM</p> <p>30 pétroliers/an de 30000 t - 1000m<sup>3</sup>/h</p>	<p>Environ 3,387 km dont 2,306 km en mer</p>	10 bar relatif		16 pouces / 406mm	<p>Aérien sur 7 m au P0</p> <p>Tracé terrestre : 1 m</p> <p>Tracé maritime : 1m en souille sur 150m depuis le rivage et posé sur le fond jusqu'au PLEM</p>
<p>Canalisation terrestre reliant le P0 au P1</p> <p>1200m<sup>3</sup>/h (1,4 Millions de m<sup>3</sup>)</p>	1,41 km	10 bar relatif		16 pouces / 406 mm	<p>1 mètre enterré jusqu'à la digue.</p> <p>Aérien sur 177 m sur pipe-rack aménagé</p>

La canalisation est située sur la commune de Port-La-Nouvelle.

La canalisation « Sealine » (P0 PLEM) est délimitée par :

- 1 vanne papillon DN 250, à l'extrémité du flexible de déchargement côté navires (vanne à brides) montée lors de chaque opération de déchargement,
- 1 clapet anti-retour au niveau du terminal maritime sous marin (PLEM) (clapet à brides),
- 1 vanne de sectionnement DN 400, à l'extrémité de l'ouvrage au P0 (vanne à brides) au niveau du terminal terrestre, normalement fermée lors de la phase repos.

Le volume global de l'ensemble de l'ouvrage est de 400,5 m<sup>3</sup>.

La canalisation terrestre (P0-P1) est délimitée par :

- 1 vanne de sectionnement DN 400, manuelle, à l'extrémité de l'ouvrage avant raccordement à la future installation de chargement P1 (vanne à brides),
- 1 vanne de sectionnement DN 400, commandable à distance, à l'extrémité de l'ouvrage avant raccordement à la future installation de chargement P1 (vanne à brides)
- 1 vanne de sectionnement en amont du tracé aérien situé en point de digue (point B'),
- 1 vanne de sectionnement manuelle DN 400, à l'extrémité de l'ouvrage à P0 (vanne à brides) au niveau du terminal terrestre

Le volume global de l'ensemble de l'ouvrage est de 176 m<sup>3</sup> environ.

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

### ARTICLE 3 : Produits transportés et volumes de transfert

La canalisation « sea-line » transporte des hydrocarbures liquides inflammables de catégories B et C : essences sans plomb, gazole, fioul avec une PMS de 10 bar et un débit de 1000 m<sup>3</sup>/h.

En phase de repos, l'ouvrage est rempli en gazole isolé par fermeture des vannes de sectionnement.

Le fonctionnement du transit est uniquement dans le sens mer-terre. Le volume global de transit annuel prévisionnel est de 1 080 000 m<sup>3</sup>.

La canalisation portuaire P0-P1 transporte des hydrocarbures, liquides inflammables, de catégories B et C : essences sans plomb, gazole, fioul, de l'éthanol, des Esters Méthyliques d'Huile Végétale (EMHV), avec une PMS de 10 bar et un débit de 1200 m<sup>3</sup>/h.

Les transferts s'effectuent dans les deux sens sous réserve de l'actualisation de l'étude des dangers remise avant la connexion au P1.

Le volume global de transit est de : 1 080 000 m<sup>3</sup>

### ARTICLE 4 : Caractéristiques des ouvrages

#### 4.1 Dispositions constructives

La canalisation sea-line 16 pouces (P0 PLEM) est conçue selon les dispositions constructives suivantes :

	Sea-line 16 pouces (2021) (Po PLEM) (*)	PLEM (2021)	Flexibles ( 2021)
<b>Diamètre extérieur</b>	16" (406,4 mm)	10 Pouces (DN250 ) 273 mm diamètre extérieur	10 Pouces (DN250 )
<b>PMS</b>	10 bar relatif	10 bar relatif	10 bar relatif

<b>Débit hydraulique maximum</b>	1 000m <sup>3</sup> /h	1 000m <sup>3</sup> /h	1 000m <sup>3</sup> /h
<b>Volume utile</b>	397 m <sup>3</sup>	0,5 m <sup>3</sup>	3,5 m <sup>3</sup>
<b>Nuance de l'acier</b>	Conception L415NE selon NF EN ISO 3183 PSL2  retenu X65 QO PSL2	Conception PG256H selon Norme EN 10216-2 ou équivalent  retenu L360N/X52N PSL2selon Norme EN 10216-2 ou équivalent	Sans objet : matériau composite
<b>Épaisseur nominale</b>	Minimum de conception 8 mm (dont 2,5 mm de surépaisseur de corrosion)  coef B  Réal : 12,7 mm retenus en construction 10,2mm en extradados des cintres coef C	Minimum 8,8 mm y compris le mannequin de connexion PLEM refait à neuf à l'identique	Sans objet
<b>Mode Assemblage</b>	Tube soudés bout à bout extrémités tronçon (PO et PLEM ) Brides	À brides	À Brides 6 flexibles avec un flexible coté PLEM muni d'un raccord cassant à double clapet à fermeture automatique
<b>Profondeur minimale de pose</b>	<b>Tronçon maritime :</b> - ensouillé à (-1m) sous la surface depuis le rivage sur 150 mètres minimum - posé sur le fond jusqu'au PLEM (fondrier)  <b>Tronçon terrestre :</b> - enterré à (-1m) minimum et sous dalles de protection et/ou fourreau-gaine au niveau des passages des voies de circulation (voies ferrées routes) Tronçon aérien à PO posé sur structure existante béton /charpente acier	Attaché sur casier béton (fondrier)	Posé sur fond marin et inerté à l'azote après dépotage sous 2 bar.

<b>Revêtement externe</b>	<p> Tubes aériens : peinture anticorrosion de type Marine</p> <p> Tubes enterrés terrestres revêtus en usine d'un revêtement anticorrosion en polyéthylène (épaisseur minimum 3,1 mm selon norme NF-EN-ISO-21809-1) y compris au niveau des soudures</p>	<p> protection anticorrosion renforcée répondant à minima à une double protection anticorrosion de type C</p>	<p> Sans objet</p>
<b>Enrobage externe</b>	<p> Tubes sous-marins uniquement : revêtus en usine d'un revêtement anticorrosion en polyéthylène (épaisseur minimum 3,1 mm selon norme NF-EN-ISO-21809-1) et enrobé de béton de 50 mm d'épaisseur minimum assurant la stabilité au fond de la mer et une protection mécanique y compris au niveau des soudures</p> <p> <b>réel :</b>  <b>60 mm d'épaisseur et 75 mm sur les 100 derniers mètres</b></p>		
<b>Sectionnements</b>	<p> Vanne Manuelle à Brides au terminal terrestre P0 situé au quai D2 de la Darse Pétrolière</p>	<p> Clapet anti-retour à brides sur le PLEM</p>	<p> Vanne Manuelle, à Papillon, installée en bout de flexible avant raccordement sur navire</p>

La canalisation portuaire P0 - P1 est conçue selon les dispositions constructives suivantes :

	<p><b>Canalisation Portuaire terrestre 16 pouces (à partir de 2026) reliant le Poste de chargement P1 (*)</b></p> <p><b>Une partie du tracé terrestre sera commune à la canalisation P0-P1 sur 994 m (2021)</b></p>
<b>Diamètre extérieur</b>	16" (406,4 mm)
<b>PMS</b>	10 bar relatif
<b>Débit maximum</b>	<b>hydraulique</b> 1 200m <sup>3</sup> /h



<b>Volume utile</b>	176,3 m3
<b>Nuance de l'acier</b>	L415NE selon NF EN ISO 3183 PSL2 retenu X65 QO PSL2 selon NF EN ISO 3183 PSL2
<b>Épaisseur nominale</b>	Minimum conception : 8 mm (dont 2,5 mm de surépaisseur de corrosion) Coef B  réel 12,7 m sur la partie terrestre réemployée 10,2mm en extrados des cintres  coef C
<b>Mode Assemblage</b>	Tubes soudés bout à bout extrémités tronçon (P0 et P1 ) Brides
<b>Profondeur minimale de pose</b>	Tronçon aérien à P0 posé sur structure existante béton /charpente acier :  Tronçon terrestre : - enterré à (-1m) minimum et sous dalles de protection et/ou fourreau - gaine au niveau des passages des voies de circulation Tronçon Aérien à partir de la digue jusqu'au point de chargement P1 : Posé sur structure béton/charpente acier (pipe-rack)
<b>Revêtement externe</b>	Tubes aériens : peinture anticorrosion de type Marine Tubes enterrés : revêtus en usine d'un revêtement anticorrosion en polyéthylène (épaisseur minimum 3,1 mm selon norme NF EN ISO 21809-1) y compris sur au moins 3 mètres au niveau de la sortie en aérien et au niveau des soudures
<b>Sectionnements</b>	Vanne Manuelle à Brides au terminal terrestre P0 situé au quai D2 de la Darse Pétrolière Vanne de sectionnement au pied de la Digue en aval immédiat de la sortie de sol. Vanne Manuelle avant connexion au bras de chargement P1.

**(\*) Protections physiques communes au tronçon terrestre du sea-line et de la canalisation P0-P1:**

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

- Le tronçon terrestre sera équipé d'un grillage de signalisation renforcé et d'un balisage renforcé sur l'ensemble du tracé.
- Des mesures de protection physiques de type dalles de béton sont présentes sur le tracé terrestre, au niveau des passages de routes et des voies ferrées et sont posées sur un linéaire de 15m, centrées sur l'axe de la voie en vue d'assurer un débordement suffisant de part et d'autre.
- Une protection cathodique est appliquée en permanence à l'ouvrage. Elle est adaptée à la configuration des installations intégrant la protection de la canalisation en partie terrestre et en partie maritime. Le transporteur doit pouvoir accéder à l'ensemble des installations assurant la protection cathodique et vérifier son fonctionnement à tout instant. Il réalise une surveillance permanente du bon fonctionnement de cette protection et de son efficacité en vue de respecter les critères de protection requis par les différents milieux

(terre, mer, zone de marnage) en application des normes de protection cathodique en vigueur et conformément à l'arrêté multi-fluides du 5 mars 2014 modifié.

## 4.2 Organes de sécurité

### Sea-line 16 pouces :

L'ouvrage est équipé à chaque extrémité de vannes de sectionnement manuelles l'une au terminal pétrolier et l'autre au niveau du flexible de raccordement au navire (vanne papillon).

Les deux vannes de sectionnement manuelles sont doublées chacune par une autre vanne permettant d'isoler rapidement le tronçon, au niveau du navire (vanne de sectionnement au manifold, commandée par bouton d'urgence) et au niveau du terminal terrestre, par les vannes de sectionnement commandable à distance, situées au manifold terrestre coté dépôt).

Au niveau du navire, un système d'arrêt d'urgence est présent pour assurer la fermeture de la vanne motorisée. Le temps de fermeture aussi réduit que possible est défini pour éviter les phénomènes de coup de bélier.

Le terminal maritime (PLEM) est équipé d'un clapet anti-retour. Le PLEM est reconstruit à neuf lors de la première mise en service.

Le premier flexible raccordé au PLEM est équipé d'un raccord cassant équipé de 2 clapets de fermeture automatique en cas d'arrachement. Les flexibles présentent les qualifications requises pour les opérations de transfert de matières dangereuses pour le transport maritime (certificat de contrôle des clapets).

Le sea-line est équipé :

d'une surveillance métrologique permettant de contrôler en permanence les paramètres représentatifs de l'état du sea-line,

- d'un dépressiomètre, permettant après report d'alarme visuelle et sonore et validation humaine, de déclencher par asservissement automatique, le fonctionnement d'une pompe d'aspiration mettant en dépressurisation l'ouvrage afin de le vidanger dans le dépôt pétrolier dans une capacité capable de recevoir à minima le contenu de l'ouvrage. Cette procédure d'aspiration sous contrôle du transporteur, doit permettre lors du déclenchement du PSI, de gagner du temps pour l'arrivée, des moyens prévus pour limiter les effets d'un déversement polluant.

Le terminal terrestre P0 est équipé :

d'une détection d'hydrocarbures (gaz,COV)

- de deux soupapes de surpression collectées vers une cuve de récupération d'un volume de 30 m3 sur rétention.
- d'un détecteur d'hydrocarbures relié à une alarme au niveau de la rétention.

### Canalisation terrestre P0-P1

Les dispositifs équipant le sea-line au niveau du terminal terrestre P0, décrits ci-dessus sont conservés.

En plus la canalisation est équipée de :

- Un système de détection automatique de fuite par ultrasons de type KHRONE (ou équivalent) est appliqué à cette canalisation dès sa mise en service, après les tests de calibrage en vue de fournir une information de localisation de la fuite. Une vanne de sectionnement est installée au Pk 0,994.

- Une vanne manuelle est installée avant raccordement au bras de chargement du P1
- Une vanne automatique commandable à distance est installée en aval immédiat de la vanne manuelle située au niveau du bras de chargement du P1. Le temps de fermeture sera limité afin d'éviter les phénomènes de coup de bélier. Ce temps sera déterminé dans l'étude de conception de la conduite avant sa construction et devra faire l'objet de tests réguliers.

#### **4.3 Accessoires de la canalisation :**

Le transporteur équipe ses ouvrages afin d'assurer une surveillance constante des paramètres d'exploitation décrivant l'état (repos, transfert) de la conduite, basée sur des mesures de pression (capteurs de pression), de débit (débitmètre) et de température et avec indicateurs de niveau des bacs de réception. Ces capteurs sont régulièrement contrôlés afin de vérifier leur fiabilité par contrôle métrologique. Le transporteur doit disposer d'un stock de capteurs de secours afin de réduire les temps de panne à 24 heures maximum. En cas de panne d'instrument, les opérations de transfert sont suspendues et le transporteur met l'ouvrage en sécurité selon les modalités définies dans ses procédures d'exploitation, ainsi que dans son PSI, selon les anomalies détectées.

La canalisation est équipée de deux pressostats indépendants situés :

- en amont de la vanne de sectionnement, coté bateau,
- à l'arrivée sur le dépôt (en aval de la vanne de sectionnement).

Ces pressostats génèrent des alarmes de pression haute et basse dans les salles de contrôle permettant de déclencher les mesures de mise en sécurité et si nécessaires les mesures d'urgences. Les seuils d'alarme sont définis par le transporteur et doivent permettre de différencier les anomalies d'exploitation, des anomalies en rapport avec une perte d'intégrité de la conduite à tout instant. Tout déclenchement d'alarme en rapport avec une perte d'intégrité détectée ou supposée, doit entraîner la fermeture des vannes automatiques et manuelles et l'enclenchement des mesures de mitigation prévues par le transporteur dans le cadre des modalités prévues par son PSM et/ou son PSI.

## **TITRE II : PRESCRIPTIONS TECHNIQUES**

### **ARTICLE 5 : Construction des ouvrages**

#### **5.1 conditions préalables**

La construction et la mise en service de la nouvelle canalisation Sea-line est conditionnée par les points suivants :

- le transporteur s'assure du respect des normes de construction de l'ouvrage au travers du dossier prévu à l'article 13 de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014. Ce dossier présente tous les éléments démontrant le respect des dispositions fixées aux articles 5 à 9 de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014,
- le transporteur s'assure de l'existence et l'application des restrictions de navigation au-dessus de la canalisation, définie par l'autorité en charge de la police portuaire.
- le transporteur s'assure de la mise en place des balisages maritimes prévus dans le cadre du projet de construction et notamment que ce balisage permet de délimiter clairement la zone de tirage de la canalisation et la zone réservée à la présence des bateaux nécessaires à l'opération de construction (tirage, dragage pour la pose en souille),
- le transporteur s'assure que la construction du sea-line s'effectue dans des conditions compatibles avec les travaux de construction de la digue Nord. Il vérifie notamment que les distances de pose vis-à-vis de la digue permettent de respecter les conclusions de l'étude des risques de

chute de blocs notamment en cas de co-activité avec les travaux d'élévation de l'ouvrage portuaire (digue Nord). Il fournit un relevé GPS de l'ensemble du tracé, démontrant le respect de ces distances de sécurité dans le dossier de construction visé à l'article 9 du présent arrêté,

- le transporteur s'assure, durant la phase préalable à la mise en service, d'un contrôle visuel de l'absence de blocs sur ou à proximité immédiate du tracé sur l'ensemble du linéaire de l'ouvrage depuis l'atterrage jusqu'au PLEM. Il établit à cet effet un rapport comportant les enregistrements permettant de démontrer la réalité de ce contrôle (enregistrement vidéo par ROV ou par plongeur),
- le transporteur s'assure, durant toute la vie de son ouvrage, qu'aucune opération de finition ou d'entretien de la digue Nord, ne soit à l'origine d'une chute de blocs pouvant entraîner un endommagement de la canalisation en procédant à un contrôle visuel subaquatique du linéaire autant que nécessaire. Cette disposition fait l'objet d'une surveillance spécifique dans le Plan de Surveillance Maintenance de son ouvrage. Il définit notamment une fréquence justifiant d'un contrôle régulier, voir systématique, en cas de doute sur le risque de chute de blocs (suite de tempête, travaux de consolidation ou réparation de la digue) et ce, indépendamment des dispositions applicables au travers du livre V, titre V, chapitre IV du code de l'environnement relatives à la gestion des travaux à proximité des ouvrages.

La construction et la mise en service de la canalisation P0-P1, fait l'objet d'une transmission préalable d'une actualisation de l'étude des dangers en vue de réexaminer, si nécessaire, les prescriptions du présent arrêté et notamment afin de tenir compte de l'évolution de l'environnement immédiat de l'ouvrage depuis l'entrée en vigueur du présent arrêté ainsi que l'évolution des réglementations en tenant compte du retour d'expérience du sea-line portuaire.

## 5.2 Construction mise en service

La construction et la mise en service, des ouvrages autorisés se font conformément aux dispositions fixées par l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 modifié susvisé dit «arrêté mul-tifluide» ainsi qu' :

- au dossier de demande d'autorisation de construire et d'exploiter et ses compléments, notamment l'étude d'impact et l'étude des dangers des ouvrages
- aux engagements pris par EPPLN en réponse aux avis et observations émis lors de la consultation des services et organismes,
- aux engagements pris par EPPLN suite à la consultation du public par voie électronique,
- aux dispositions techniques et organisationnelles prévues au livre V, titre V, chapitre IV du code de l'environnement relatives à la gestion des travaux à proximité des ouvrages,
- au programme de surveillance et de maintenance (PSM) prévu à l'article R.554-48 du code de l'environnement et au plan de sécurité et d'intervention (PSI) prévu à l'article R.554-47 du même code,
- aux dispositions fixées par les codes de construction, normes en vigueur et les guides professionnels du Groupe d'Étude de Sécurité des Industries Pétrolières et Chimiques (GESIP) mentionnés dans l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 susvisé.

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

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

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

- limiter le prélèvement et la consommation d'eau ;

- limiter les émissions de polluants dans l'environnement ;
- la gestion des effluents et déchets en fonction de leurs caractéristiques, ainsi que la réduction des quantités rejetées ;
- prévenir en toutes circonstances, l'émission, la dissémination ou le déversement, chroniques ou accidentels, directs ou indirects, de matières ou substances qui peuvent présenter des dangers ou inconvénients pour la commodité de voisinage, pour la santé, la sécurité, la salubrité publique, la navigation, pour l'agriculture, pour la protection de la nature, de l'environnement, des milieux aquatiques et des paysages, pour l'utilisation rationnelle de l'énergie ainsi que pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique.
- la protection des milieux naturels en veillant au respect de l'implantation de l'ouvrage et des zones de construction (base vie comprise) sur les espaces dédiés à l'activité industrielle et précisés dans son dossier de demande d'autorisation ainsi que dans les conventions d'occupation qui ont été délivrées par le gestionnaire du domaine public portuaire.

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

Le transporteur prend toutes les dispositions nécessaires dans la construction et l'exploitation des ouvrages de manière à limiter les émissions atmosphériques y compris diffuses. Le transporteur met en œuvre toutes les dispositions nécessaires pour limiter les envols de poussières pendant les travaux.

Les dispositions nécessaires sont prises pour que les opérations de construction et d'exploitation ne soient pas à l'origine d'odeurs, susceptibles d'incommoder le voisinage, de compromettre la santé ou la sécurité publique ou de constituer une nuisance pour celui-ci.

Le transporteur met en œuvre les moyens nécessaires pour ne pas générer d'impact sur les usages et les activités voisines des ouvrages lors de leur construction et de leur exploitation, notamment sur les activités de baignade ainsi que sur les activités de pêche, conchyliculture et navigation.

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

Le transporteur informe de l'ouverture du chantier au moins huit jours à l'avance la DREAL Occitanie (service en charge du contrôle de l'ouvrage et service en charge de la police des eaux littorales), ainsi que l'autorité portuaire en charge du domaine public (Région Occitanie), l'autorité en charge de la police portuaire (DML), la préfecture maritime, la gestionnaire des voies ferrées, les entreprises en charge des travaux d'extension du port (Bouygues-Boskalis, etc...) et toutes entreprises réalisant des activités sur la plateforme Nord, concernées par le tracé terrestre et maritime. Un échéancier détaillé de réalisation des travaux terrestres et maritimes est fourni ainsi que l'ensemble des mesures particulières d'information sur les risques que présente cette phase de construction, les modalités de communication et d'information à faire remonter au transporteur afin d'assurer la sécurité des opérations.

Des réunions d'information entre le transporteur et les acteurs portuaires sont réalisées régulièrement durant toute la phase de construction.

## 6.1 : Prescriptions relatives à la conduite des travaux maritimes

### 6.1.1 Avant le démarrage des travaux

Un mois avant leur démarrage, EPPLN avise de son intention d'engager les travaux maritimes :

- le service en charge de la police des eaux littorales ([pel.de.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pel.de.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr))
- le service de contrôle des canalisations de transport de la Direction Régionale de l'Environnement et du Logement,
- la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DML),
- la Région Occitanie (Direction de la Mer/ Service Maîtrise d'Ouvrage Portuaire), propriétaire du port de Port-la-Nouvelle),
- la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aude, (gestionnaire du port),
- les services départementaux d'incendie et de secours, avec la fourniture d'un annuaire des différentes personnes responsables du chantier tout au long de son évolution,
- les services de la préfecture maritime et les services en charge de la lutte contre la pollution maritime.

Il informe dans le même temps, les services susvisés, du calendrier prévisionnel détaillé par activités de travaux.

Quinze jours avant le début du chantier, EPPLN remet aux services en charge de la police des eaux littorales et en charge du contrôle de l'ouvrage, un dossier technique comportant notamment les informations suivantes :

- les procédures d'exécution des travaux maritimes en détaillant les modes opératoires et précisant les moyens mobilisés ;
- les moyens et procédures prévues par l'entreprise pour la protection de l'environnement ;
- le protocole de surveillance de la qualité des eaux lors des travaux d'ensouillage de la canalisation (position des sondes multi-paramètres, fréquence des mesures, seuils d'alerte et d'arrêt du chantier),
- le Plan d'Assurance Environnement (PAE) élaboré par le transporteur et ses sous-traitants,
- le plan des installations de chantier (locaux, sanitaires, stockage des engins et des matériaux) et des accès au site ;
- les principales caractéristiques techniques de la phase d'ensouillage,
- le planning prévisionnel de réalisation par phases,
- le plan d'alerte et d'intervention en cas de pollution accidentelle (moyens techniques et organisationnels pour neutraliser et traiter la pollution, organismes et personnes à contacter ...).

### 6.1.2 Suivi du chantier

Le transporteur consigne quotidiennement :

- les informations nécessaires justifiant de la bonne exécution des travaux,
- les conditions météorologiques et hydrodynamiques, notamment lorsque celles-ci ont impliqué des interruptions de chantier,
- l'état d'avancement des opérations,
- tout incident susceptible d'affecter le déroulement du chantier,

- les actions relatives à l'entretien des dispositifs de confinement et des appareillages d'enregistrement et de transmission des mesures de la turbidité.

Ce registre est tenu en permanence à disposition du service en charge de la police des eaux littorales.

### **6.1.3 Ensouillage de la canalisation**

Le transporteur met en œuvre les mesures d'évitement et de réduction prévues par son étude d'impact pour la zone maritime, suivantes :

- La canalisation est ensouillée sur la zone d'atterrissage sur une longueur d'environ 150 mètres à partir du rivage. La méthode d'enfouissement retenue ne doit pas conduire à déstabiliser l'enracinement de la digue portuaire.
- La zone de travail est confinée afin de limiter la propagation du panache de turbidité.
- Le dispositif de confinement proposé par le transporteur peut être composé de plusieurs barrages flottants ou être mobile de façon à suivre l'avancement des opérations. Il est adapté aux conditions du milieu (agitation, vent, courant, profondeur...). Sur ce point, le transporteur précise les conditions d'arrêt temporaire des travaux.
- L'efficacité de la technique est vérifiée quotidiennement par des observations visuelles et des mesures à intervalles réguliers de la turbidité à l'intérieur et à l'extérieur de la zone de travail confinée.

### **6.1.4 Mesures de surveillance et de contrôle**

Le transporteur assure un entretien régulier des dispositifs de confinement prévus pour les travaux en phase maritime en procédant à leur remplacement en cas de colmatage altérant l'efficacité de la filtration. Cette opération est réalisée en prenant toutes les précautions nécessaires pour limiter les dépôts excessifs de matières en suspensions (MES) dans le milieu.

Le transporteur assure une surveillance visuelle continue de la qualité des eaux et procède à l'arrêt immédiat des opérations en cas d'observation d'un panache turbide au-delà de la zone d'intervention ou de conditions défavorables à une conduite maîtrisée de l'impact des travaux sur le milieu marin.

Le transporteur est en mesure d'évaluer l'incidence des travaux sur la production de MES et de prendre, le cas échéant, toutes les mesures nécessaires pour limiter l'extension d'un panache de turbidité au-delà de la zone d'intervention.

Durant toute la durée des travaux, le transporteur contrôle l'état du système de confinement des matières en suspension (MES) :

- Incluant un contrôle de l'efficacité de la filtration par des observations visuelles ainsi que des mesures de la turbidité en cours d'activité, à l'intérieur et à l'extérieur du confinement ;
- Incluant une vérification de son bon maintien et son état d'entretien, et en apportant sans délais les corrections aux défauts éventuellement constatés. Une attention toute particulière sera portée lors des coups de mer ou situation d'agitation.

Cette surveillance est réalisée quotidiennement. Les actions et résultats sont rapportés dans les compte-rendus de chantier, diffusés au service chargé de la police des eaux littorales.

Le transporteur s'assure de l'état de fonctionnement des turbidimètres et procède à une analyse critique des résultats pouvant le conduire à modifier les réglages et l'étalonnage initial. Le service en charge de la police des eaux littorales est informé de chacune des interventions de ce type.

Un protocole détaille l'ensemble du dispositif de surveillance de la qualité des eaux en précisant la localisation des bouées de suivi (sondes multi-paramètres), la fréquence des mesures, la détermination des seuils d'alerte et d'arrêt du chantier. Il est transmis au service chargé de la police des eaux littorales pour validation préalablement au démarrage des travaux conformément à l'article 6.1.1 du présent arrêté.

#### **6.1.5 Moyens d'intervention en cas d'incidents sur le chantier affectant le milieu marin**

Le transporteur s'assure des procédures et moyens mis en œuvre par l'entreprise en charge des travaux pour prévenir et lutter contre les pollutions accidentelles pouvant survenir lors de la réalisation des travaux maritimes.

**Un plan d'alerte en cas de pollution accidentelle (Plan d'Urgence Travaux) est mis en place en phase chantier et avant le démarrage des travaux maritimes.** Il précise l'organisation retenue afin de mobiliser au mieux, dans l'espace et dans le temps, l'ensemble des moyens techniques et humains à mettre en œuvre afin de prévenir les conséquences des pollutions accidentelles. Élaboré par les entreprises chargées des travaux, en phase préalable à la réalisation du chantier, il est transmis au service chargé de la Police de l'eau intervenant sur le projet avant le démarrage des travaux.

Le Plan d'Urgence Travaux comporte toutes les procédures à mettre en œuvre en cas de pollution accidentelle en phase chantier et décrit le matériel à disposition sur les chantiers permettant d'intervenir immédiatement et de limiter la diffusion d'une éventuelle pollution. Il détaille les différentes opérations à réaliser le cas échéant en précisant leur ordonnancement.

Les aires de chantier et zones de stockage sont conçues, exploitées et entretenues de façon à ne générer aucun risque de pollution du milieu marin.

#### **6.1.6 Prévention des pollutions accidentelles sur le milieu marin**

Le transporteur s'assure de la prise en compte des dispositions suivantes par l'entreprise :

- mise en sécurité (étanchéité) de l'aire d'avitaillement afin de récupérer tout déversement,
- avitaillement des engins de chantier avec une pompe à arrêt automatique,
- équipement de chaque poste de travail, d'une réserve d'absorbants pour contenir et récupérer les petits écoulements sur le sol (hydrocarbures, huiles),
- installation d'un kit opérationnel pour confiner une pollution accidentelle résultant du déversement d'une petite quantité d'hydrocarbures,
- récupération et stockage des eaux de cale des barges dans des fûts installés sur bac de rétention en arrière du port ou dans un camion-citerne pour être retraitées.

Une aire de stockage des matériaux et des produits potentiellement polluants (hydrocarbures, huiles non biodégradables, etc.) est mise en place de manière à éviter toute fuite vers le milieu.

Les installations de chantier (base vie et stockage de matériel et de matériaux) sont implantées dans l'enceinte portuaire, à proximité de l'aire de chantier. Les produits polluants sont gardés dans des réservoirs étanches, correctement fermés, et clairement identifiés. Toutes les manipulations des produits polluants s'effectuent sur cette aire de stockage.



### **6.1.7 Informations relatives à la sécurité de la navigation**

Le transporteur veille tout au long des travaux à la bonne communication vis-à-vis des gestionnaires et exploitants du port de Port-La-Nouvelle des conditions de sécurité et de leur respect.

Il s'assure d'une information en amont de chacune des phases de réalisation du chantier pouvant impacter les conditions de navigation au droit de l'emprise des travaux.

### **6.2 : Prescriptions relatives à la conduite des travaux terrestres**

Outre les obligations imposées par l'autorité portuaire et notamment les conditions fixées par la convention d'occupation temporaire, le transporteur sécurise les accès du chantier et prend toutes les dispositions nécessaires afin :

- d'éviter toute pollution accidentelle aux hydrocarbures en imposant des mesures suffisantes de contrôle et de suivi des engins de chantier et des opérations de travaux,
- de maintenir le chantier en état de propreté en s'assurant du tri et de la collecte des déchets de chantier.
- de respecter une emprise maximale de 20 m de largeur pour la piste nécessaire aux travaux de pose du tronçon terrestre DN 400 sauf condition restrictive plus contraignante imposée par le gestionnaire du domaine public.
- de respecter l'emprise de l'aire dédiée pour la construction des tronçons maritimes en plus de la largeur de piste dédiée à leur stockage avant leur assemblage et le tirage de la canalisation maritime.

#### **6.2.1. Continuité des écoulements pluviaux**

La création de la piste de travail et de l'aire de préfabrication nécessite de buser et combler provisoirement des noues et fossés servant à l'évacuation des eaux de ruissellement et au drainage de la plateforme logistique et de la plateforme nord du port de Port-la-Nouvelle.

Un état des lieux est effectué entre le transporteur et le gestionnaire de la plate-forme portuaire. Pendant les travaux, le transporteur assure la continuité des écoulements pluviaux. Les ouvrages d'évacuation des eaux pluviales sont remis en état à l'identique à la fin des travaux.

#### **6.2.2. Rabattement de nappe**

L'absence d'eau dans le sol à la profondeur de pose de la canalisation est confirmée par le transporteur avant le début des travaux.

En cas de nécessité de rabattement de nappe, le transporteur transmet au service chargé de la police des eaux littorales et au service en charge du contrôle des canalisations un « porter à connaissance » indiquant :

- une estimation du volume d'eau à prélever sur toute la durée du chantier,
- la technique utilisée pour le rabattement,
- le point de rejet.

Le transporteur s'assure que les rejets ne sont pas susceptibles d'altérer la qualité du milieu récepteur. Le cas échéant une décantation avant rejet est mise en place.

Un débitmètre est installé afin de comptabiliser les volumes journaliers pompés.

## **TITRE III PRESCRIPTIONS D'EXPLOITATION**

### **Article 7 Contrôle et surveillance des opérations déchargement :**

#### **7.1 Contrôle durant les transferts:**

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

Cette procédure impose que le transporteur réalise les contrôles suivants :

- les liaisons radio entre le dépôt et le navire sont fonctionnelles et les systèmes d'urgence sont opérationnels (balise Stop pumping, système de détection de fuite),
- un contrôle visuel par plongeur sur l'état des flexibles et leur capacité à réaliser l'opération est réalisé avant et après chaque opération de transfert. Ces contrôles sont enregistrés et tenus à disposition des autorités de contrôles,
- les vannes de sectionnement sont contrôlées à chaque opération de transfert
- une surveillance, de la pression et du débit, est assurée en permanence en respect des conditions d'exploitation du sea-line (PMS, débit);
- une recherche de fuites éventuelles sur les vannes et les brides du terminal terrestre est effectuée par ronde d'un opérateur EPPLN au terminal terrestre selon une fréquence définie par la procédure de déchargement (PSM),
- une vérification des quantités réceptionnées au dépôt, en début et fin d'opération (avec vérification des volumes annoncés par le navire avant l'opération).

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

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

Suite à un dépotage d'essences, l'ouvrage sea-line sera remis systématiquement sous gazole.

Les vannes de sectionnement coté navires et dépôt sont fermées et le flexible débranché est inerté à l'azote (2 bar) avant son largage. Toutes les précautions sont prises pour éviter l'introduction d'eau de mer dans le sea-line.

Pour la canalisation P0-P1, une procédure spécifique sera appliquée pour la mise en arrêt de la canalisation après la fermeture des vannes de sectionnement automatiques situées au dépôt et au niveau du bord à quai P1. Cette procédure sera définie en tenant compte des enseignements de l'étude des dangers lors de sa réactualisation avant la construction et la mise à service de la canalisation P0 -P1 et des critères de conception qui s'appliquent à l'ouvrage au regard des normes et guides GESIP ( Groupe d'Étude de Sécurité des Industries Pétrolières et Chimiques) en vigueur.

### **ARTICLE 8 : Prescriptions relatives à l'exploitation des ouvrages**

#### **8.1 Mesures compensatoires applicables à l'exploitation**

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

Les mesures compensatoires applicables sont rappelées en annexe du présent arrêté. L'annexe précise les niveaux 1 et 2 des mesures compensatoires ainsi que les mesures de mitigation combinant les mesures techniques et organisationnelles applicables lors de la détection de fuite ou de suspicion de fuite.

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

Le transporteur transmettra notamment le rapport de mise en service de ses systèmes de détection de fuites attestant de leur bon fonctionnement et présentant les paramètres de réglage définis par son analyse des risques.

Le système de contrôle métrologique d'exploitation de la canalisation, définit les limites des paramètres de pression, de débit permettant de caractériser les pertes d'intégrité de l'ouvrage.

Le transporteur réalise des tests réguliers (fonctionnement, calibrage), des équipements qui lui permettent de détecter les fuites pouvant se produire sur l'ouvrage (y compris le dépressiomètre).

Concernant l'installation du système de détection par ultrason, prévu sur la canalisation P0-P1, une campagne de vérification de l'atteinte des performances minimales du système est réalisée à l'issue de la période de calibration, suivant la mise en service. Le rapport relatif à ce système de détection des micro-fuites, justifiant de ses performances, est transmis au service en charge du contrôle.

## **8.2 Mesures de sécurité et de mitigation - performance de sectionnement et de dépressurisation**

### Mesure de fermeture des vannes de sectionnement des ouvrages:

Le transporteur met en œuvre l'ensemble des dispositions nécessaires pour garantir qu'une détection de fuite entraîne, l'enclenchement des mesures stoppant l'alimentation du sea-line:

- en 180 secondes dès la détection d'une brèche 70 mm ou d'une rupture totale (conformément au guide GESIP)
- en 20 mn maximum dès la détection d'une petite brèche conformément à l'arrêté du 5 mars 2014.

En phase de repos, le sea-line est isolé par la fermeture des vannes de sectionnement, le flexible est inerté à l'azote et l'ouvrage est pressurisé sous 2 bars afin de permettre la surveillance par dépressiomètre.

Le système de détection de fuite (dépressiomètre et/ou ultrasons) et/ou les mesures de surveillance métrologique doivent déclencher une alarme, en cas de détection d'un incident ou d'une fuite supposée, transmise au personnel de la salle de contrôle du dépôt EPPLN.

La détection d'une fuite ou le déclenchement d'une alarme métrologique entraîne dans un premier temps, la fermeture des vannes d'isolement. Cette fermeture est obtenue par la mise en œuvre d'une mesure de sécurité dénommée « fermeture des vannes de sectionnement » prévu par le PSM et le PSI. Cette mesure consiste en l'enclenchement de la fermeture automatique des vannes d'isolement et de la fermeture des vannes manuelles par les opérateurs durant les phases de transfert.

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

La vérification des critères de performance et leur maintien dans le temps sont intégrés au programme de surveillance et de maintenance.

### **Mesures de dépressurisation et vidange de l'ouvrage vers le dépôt :**

Dans un second temps, le transporteur assure, après validation humaine, la mise en dépression du sea-line afin d'aspirer son contenu vers une capacité de stockage de son dépôt apte à recevoir son contenu nominal jusqu'à l'aspiration d'eau de mer.

Cette aspiration doit à minima assurer une dépressurisation de l'ouvrage en vue d'obtenir, - 0,05 bar d'aspiration pour éviter les fuites. Cette opération de dépressurisation est asservie à un dépressiomètre et à l'alarme de fuite. Le pilotage de la pompe d'aspiration doit être également déclenché par le personnel si le démarrage automatique venait à tomber en panne.

## **8.3 Programme de Surveillance et de Maintenance (PSM)**

### **8.3.1 Prescriptions générales :**

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

Parmi ces mesures :

- une protection cathodique est requise ;
- les cycles de pression subis par la canalisation sont limités en nombre et en intensité compte tenu des nécessités de l'exploitation, et sont suivis et tracés en des points représentatifs.

Le transporteur établit le programme de surveillance et de maintenance (PSM) de la canalisation de transport en respect des modalités prévues par l'article 18 de l'arrêté du 5 mars 2014 en vigueur. Ce programme tient compte des singularités de la canalisation tout le long de son tracé. Le PSM permet d'assurer un examen complet de la canalisation sur une période ne dépassant pas dix ans.

Le PSM et la détermination des méthodes de surveillance et d'inspection sont conformes aux règles des guides GESIP Surveillance, Maintenance, Inspection et Réparations des canalisations de transport, en vigueur.

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

- l'ensemble du tracé courant ;
- les installations annexes ;
- les organes de sécurité tels que les dispositifs de limitation des surpressions et les organes de détection, de mesure et de télémessure associés à des fonctions de sécurité ;
- les organes de sectionnement, et notamment ceux destinés à l'arrêt d'urgence ;
- les gares de racleurs, et notamment leurs dispositifs de fermeture ;

- les points singuliers ;
- les traversées d'espaces naturels protégés ou reconnus ;
- le cas échéant, des mesures compensatoires mises en place suite aux conclusions de l'étude de dangers.

Il prévoit également, un essai au moins annuel des systèmes de détection de fuite et de leur asservissement à la mise en sécurité de l'ouvrage.

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

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

Sans préjudice des prescriptions reportées ci-après, le niveau de contrôle déployé est adapté à l'état de l'ouvrage ; le nombre, la nature et la fréquence des contrôles sont établis par le transporteur et sous sa responsabilité en fonction des modes de dégradation identifiés et des résultats des contrôles.

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

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

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

Le cas échéant, la justification est adaptée aux particularités de certaines zones

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

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

### 8.3.2 Prescriptions particulières du PSM :

#### Surveillance des ouvrages :

##### Hors déchargement :

La canalisation est isolée par la fermeture des vannes de sectionnement et pressurisé sous 2 bars maximum.

La canalisation est équipée d'un système de surveillance de la pression interne de l'ouvrage. Le transporteur établit les paramètres de déclenchement d'alarme et les seuils à partir desquels une alarme est transmise en salle de contrôle du site signifiant une perte de confinement.

En cas de fuite, et parallèlement aux mesures de sécurité, le transporteur procède à un contrôle du sea-line par tout moyen (terrestre et maritime) permettant de localiser la fuite.

##### Pendant un déchargement :

Le transporteur s'assure du fonctionnement des systèmes de détection de fuites durant toute l'opération de transfert.

##### Gestion des travaux tiers

Le transporteur établit un protocole spécifique de gestion des travaux tiers dans la zone du tronçon terrestre de la canalisation de transport. Conformément à ce protocole, le transporteur est informé de la réalisation de travaux tiers dans la zone et déploie les moyens de surveillance adaptés à ces travaux.

Conformément à l'article 25 de l'arrêté du 5 mars 2014 modifié, le transporteur élabore une procédure documentée fixant les consignes de surveillance des travaux réalisés à proximité de la canalisation.

**Protection cathodique :** Les méthodes de surveillance et de suivi de la protection cathodique sont conformes aux dispositions prévues par l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 - article 18 et aux normes en vigueur. Le transporteur s'assure notamment de l'efficacité permanente de la protection cathodique de l'ouvrage. Le transporteur dispose d'un personnel formé et compétent, disposant d'une certification spécifique en protection cathodique. Il doit justifier de la compétence du personnel en charge des opérations, qu'il soit interne ou externe, conformément à la norme NF EN ISO 15257 et doit maîtriser les modalités d'interface entre le personnel interne et externe.

##### Lutte contre la corrosion interne :

Dans le cadre du chapitre de la maîtrise opérationnelle, le transporteur établit un mode opératoire adapté et efficace permettant de limiter le phénomène de corrosion en cas d'introduction d'eau dans la canalisation et le met en œuvre. Le transporteur n'introduit pas d'eau dans la canalisation dans le cadre des procédures normales d'exploitation.

##### Utilisation de l'eau pour les épreuves hydrauliques :

Pour les épreuves de résistance et d'étanchéité, **le transporteur utilise un fluide non agressif, non corrosif en recourant à l'eau douce.**

Dans le cas où le transporteur souhaiterait réaliser les épreuves au moyen d'un autre fluide, il informera le service en charge du contrôle, au moins deux mois avant les dates envisagées en transmettant les éléments suivants :

- la justification du choix sur le fluide employé, le cas échéant sur la base d'une argumentation technico-économique
- l'ensemble des caractéristiques du fluide envisagé

- un avis d'un tiers-expert compétent, spécialisé et reconnu dans l'analyse des phénomènes de corrosion, sur les conditions d'épreuves envisagées, démontrant l'absence de risque supplémentaire à l'utilisation du fluide par rapport à de l'eau douce vis-à-vis des phénomènes de corrosion interne
- les conséquences et mesures supplémentaires envisagées pour la gestion des rejets des eaux d'épreuves.

Le transporteur limite dans tous les cas, la durée de mise en eau de l'ouvrage, au temps strictement nécessaire pour la réalisation des épreuves.

#### **Inspections par méthode directe et indirecte :**

Parmi l'ensemble des contrôles et inspections programmées dans le PSM, le transporteur réalise un contrôle interne par passage d'un racleur instrumenté, avec une fréquence qu'il définit mais ne pouvant excéder dix ans. Concernant le PLEM, le transporteur doit procéder à une investigation permettant de s'assurer de la capacité de service des accessoires et équipements non raclables ou à défaut procéder à leur remplacement à neuf si les investigations alternatives ne permettent pas de conclure sur leur tenue au service.

#### **Fréquence de surveillance de l'ouvrage durant les travaux d'extension portuaire :**

Le transporteur réalise une surveillance particulière de l'ensemble de la canalisation en particulier à une fréquence de surveillance augmentée durant toute la période de travaux d'extension du port. Le transporteur s'assure de l'efficacité des moyens mis en œuvre garantissant un accès contrôlé et réglementé de la zone et avertit sans délai le gestionnaire de la zone de toute anomalie. Il assure une surveillance visuelle renforcée du tracé terrestre et de la partie maritime longeant la digue Nord.

#### **Point singulier : le contrôle du tronçon maritime**

Le tronçon maritime fait l'objet d'une surveillance spécifique dans le programme de surveillance et de maintenance. Des vérifications périodiques de l'état des brides sont mises en œuvre. Les modes de dégradation du revêtement externe du tronçon maritime sont identifiés et surveillés notamment en ce qui concerne l'état de l'enrobage béton et du revêtement d'étanchéité.

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

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

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

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

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

Le lieu de stockage des moyens matériels propres au transporteur est choisi de façon à limiter les délais d'intervention.

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

Il établit dans le PSI et teste à fréquence régulière les moyens techniques pour contenir une éventuelle pollution à l'intérieur de la darse portuaire et en mer.

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

### **8.5 Système de gestion de la sécurité (SGS)**

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

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

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

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

- les pièces imposées par l'article 14 de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 modifié attestant de la réalisation des épreuves réglementaires et que l'ensemble de l'ouvrage et de ses équipements les ont subis avec succès. **Ces épreuves seront réalisées en respect des mesures prévues à l'article 8.3.2 portant sur l'utilisation de l'eau pour les épreuves hydrauliques.**
- les pièces démontrant que l'ouvrage respecte l'ensemble des mesures compensatoires imposées par l'étude des dangers et les prescriptions complémentaires imposées par le présent arrêté, applicables au moment de la mise en service,
- la garantie que le transporteur a fait les demandes d'inscription et de repérage de la canalisation de transport en partie maritime sur les cartes du Port de Port la Nouvelle ainsi que sur les cartes nautiques,



- le rapport de mise en service du système de détection de fuites comprenant les paramètres de réglage en référence à l'article 8.1.

Avant la mise en service des ouvrages, Le transporteur communique les informations prévues à l'article R.554-7 du code de l'environnement au guichet unique mentionné à l'article L.554-2 du même code.

Après la mise en service, le transporteur transmet au service chargé du contrôle les pièces justifiant que la canalisation est repérée sur les cartes du Port de Port La Nouvelle ainsi que sur les cartes nautiques.

#### **ARTICLE 10 : Incidents ou accidents**

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

#### **ARTICLE 11 : Validité de la présente autorisation**

La présente autorisation est accordée sans limitation de durée.

#### **ARTICLE 12 : Changement d'exploitant**

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

#### **ARTICLE 13 : Voies de recours**

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

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

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

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

#### **ARTICLE 14 : Notification et publicité**

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

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

Une copie du présent arrêté est notifiée à Le transporteur SAS.

#### **ARTICLE 15 : Exécution du présent arrêté**

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

Carcassonne, le - 5 JUIL. 2021

Le préfet,

Thierry BONNIER

## ANNEXE

### MESURES COMPENSATOIRES DU PROJET SEALINE - POP1

Mesures compensatoires de prévention	Niveau	Flexi ble	PLEM	Tronçon maritime	Tracé courant enterré sea-line et future connexion au P1	Tron- çons aériens sealine et fu- ture connexi on au P1
<b>X appliqué</b> <b>NA : Non Applicable</b>						
<b>Facteur de risque « Construction, défaut matériau »</b>						
Construction Contrôle non destructif à 100% des soudures par procédé autre que visuel avec contrôle du revê- tement des joints soudés sur chantier.	2	NA	-	X	X	X
Choix du flexible selon les recomman- dations 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 ins- trumenté 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
<b>Facteur de risque « Travaux tiers »</b>						
Protection mécanique de la canalisa- tion dans certaines zones à risques - par enrobage béton épaisseur mini- male 50 mm sur tout le linéaire du tronçon sous-marin - par dalle (PE ou béton) ou gaine (bé- ton ou acier) sous toutes les voies routières et ferrées tra- versées. - pendant les travaux du port, si néces- sité de passage de	2	NA	-	X	X  aux tra- versées des voi- ries rou-	NA

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)					tières et ferrées de la plateforme	
Marquage renforcé - Tracé courant enterré : par dispositifs hors-sol (bornes, balises, plaques) selon guide GESIP 2008/02	1	NA	NA		X	NA
Grillage avertisseur <b>renforcé</b> 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.	1			X		
représentation du tracé du tronçon sous-marin ou de la zone de risque sur les plans de navigation délivrés par la capitainerie	1					
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
<b>Facteur de risque « Corrosion »</b>						
Programme de contrôle de la qualité de la protection cathodique selon la	1	NA	X	X	X	NA

norme NF EN ISO 15589-1 (remplaçante de la NF EN 12954)						
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 au maximum décennale)	2	NA	X	X	X	X
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.