

# PROCES – VERBAL

des observations du public et questions du commissaire enquêteur

**REFERENCES** : Enquête Publique – Construction d'une canalisation d'hydrocarbures et d'un poste de déchargement des bateaux pétroliers dans le port de Sète - Frontignan

Arrêté Préfectoral N° 2017-I-1182 du 19 octobre 2017

## **Monsieur le représentant du Maître d'Ouvrage,**

L'enquête publique conjointe relative au projet de réalisation d'une canalisation de transport d'hydrocarbures et l'autorisation d'exploiter, au titre des installations classées, d'un poste de déchargement par la société BP / GDH, à l'intérieur de la darse 2 du port de Sète – Frontignan s'est terminée le 15 décembre 2017 avec une faible participation du public tout au long de l'enquête.

## **Remarques préalables d'ordre général :**

- Malgré la qualité de la publicité effectuée, aucune personne n'a demandé à consulter le dossier.
- Quelques personnes ont déposées des observations par courriers lors des permanences au siège de l'enquête.
- Aucune personne n'a porté d'observation par oral ou par écrit sur les registres d'enquête déposés à la mairie de Sète.
- Enfin, seulement deux observations furent déposées sur le registre dématérialisé mis à la disposition du public durant la totalité de la durée d'enquête.

Je peux attribuer ce constat au fait que le public a dû considérer que les travaux engagés par GDH / BP sont ressentis comme utiles et nécessaires au développement de ce site industriel et contribue à la mise en sécurité des approvisionnements des cuves de stockage.

Cette enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions, et l'examen des pièces constitutives du dossier n'appelle pas de remarques particulières de ma part.

## **Observations faites sur les registres correspondant à la présente enquête et déposées en mairie de Frontignan toute la durée de celle-ci:**

Dates des dépositions ou courriels reçus	Remarques
le 6 décembre 2017 Courriel de Mr LAURENCE	Il note que la profondeur de dragage au droit du poste de déchargement ne soit pas assez profonde pour recevoir les bateaux pétroliers
le 15 décembre 2017 Courrier de l'association ARZF	Cette association, après avoir exposé un historique de ses interventions, exprime des craintes sur l'ampleur du projet, sans d'ailleurs le remettre en cause, et émet des réserves sur les émissions des Composés Organiques Volatils (COV)

le 15 décembre 2017 Courrier du Comité Régional Conchylicole de Méditerranée (CRCM)	Il s'inquiète de la qualité des eaux dans la darse à l'occasion des travaux pouvant avoir des répercutions négatives et très graves pour leurs exploitations
le 15 décembre 2017 Courrier du collectif regroupant les principaux amodiataires installés sur la zone du port conchylicole	L'argumentaire, bien que plus détaillé, est sensiblement le même que celui exprimé par le CRCM
le 15 décembre 2017 Courriel du Collectif Environnement COEF34110	Il pose deux questions : l'un relatif aux nuisances olfactives, l'autre concernant le devenir de l'ancienne canalisation

L'ensemble de ces courriers et courriels sont joints à la présente note.

**Je vous demande de me donner votre avis sur les points suivants :**

En ce qui concerne les dépositions du CRCM et du collectif des exploitants installés sur la zone conchylicole du port de Frontignan Sète, la crainte d'un arrêt d'exploitations pendant la phase travaux et/ou à l'occasion d'une avarie lors d'un déchargement d'un bateau, pouvez-vous confirmer que tout a été prévu et sera mis en œuvre afin de palier au plus rapidement et avec efficacité à un accident. Il est bien entendu que la demande d'une nouvelle prise d'eau de mer au large et au delà des digues ne vous concerne pas, car est avant tout adressée à l'attention de la Région Occitanie.

Les autres demandes sont à prendre en considération avec autant de sérieux et attendent de votre part une réponse argumentée.

Compte tenu de la façon dont s'est déroulée l'enquête et du peu de remarques qui ont été exposées, je n'ai pas de questions complémentaires à vous adresser.



Je vous demande donc de m'adresser sous 15 jours, conformément aux stipulations de l'article R.123-18 du Code de l'Environnement, vos observations éventuelles en réponse.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Remis et commenté au siège de GDH / BP à Frontignan  
Le 21/12/2017 (en 2 exemplaires)

**Pour le Maître d'Ouvrage**  
Monsieur Sylvain ROCHE

**Le commissaire enquêteur**  
Monsieur Jean-Pierre BRACONNIER



Monsieur Jean-Pierre BRACONNIER  
Commissaire Enquêteur  
54 Avenue du pont Juvénal  
34000 Montpellier

Frontignan, le 28 Décembre 2017

Vos Réf. : Procès-verbal en date du 21/12/2017  
Nos Réf. : FVC-FR-02-BP-PS-LT-0017

**Objet :** Enquête publique conjointe relative à :

- La demande de déclaration d'utilité publique des travaux de construction de la canalisation de transport d'hydrocarbures 24 pouces en vue de l'établissement de servitudes nécessaires à la construction et à l'exploitation de cet ouvrage,
- La demande d'autorisation de construire et exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures 24 pouces entre le poste de déchargement et le dépôt GDH, valant autorisation au titre de l'article L555-2 du code de l'environnement (législation sur l'eau) conformément à l'article R555-19 dudit code,
- La demande d'autorisation d'exploiter, au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, un poste de déchargement d'hydrocarbures situé Darse 2 du port de Sète, relevant de la rubrique n° 1434-2 (Installations de chargement ou de déchargement desservant un stockage de liquides inflammables), débit maximal en opération de 3000 m³/h.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Par procès-verbal en date du 21 décembre 2017, vous avez sollicité auprès de mes services et conformément aux dispositions sur les enquêtes publiques, des compléments aux dossiers réglementaires qui ont été mis à l'enquête.

Afin de répondre à cette sollicitation, veuillez trouver ci-joint un mémoire en réponse.

Restant à votre disposition pour toute question complémentaire, je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, en l'assurance de mes respectueuses salutations.

Jean-Nicolas Cloué  
Président



# **Projet d'une nouvelle canalisation et installation d'un poste de déchargement pour le dépôt de Frontignan**

**Dossier de demande d'autorisation au titre de l'article L 511-1 du code de  
l'environnement (ICPE)**

**Dossier de demande de déclaration d'utilité publique et d'autorisation de construire et  
exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures au titre de l'article L555-1 du  
code de l'environnement sur les communes de Frontignan et de Sète**

**Mémoire en réponse du porteur de projet au  
Commissaire Enquêteur dans le cadre de l'enquête  
publique conjointe aux dossiers réglementaires  
précités**

**Décembre 2017**

# 1. Compléments apportés au dossier suite aux observations concernant l'impact du projet sur les activités conchylicoles et aquacoles du port de pêche de Frontignan

## 1.1 Introduction

Plusieurs entreprises d'aquaculture marine installées au sein du port de Sète-Frontignan utilisent de l'eau de mer pompée dans le port. Ces prises d'eau sont situées à l'est de la ZIFMAR, à une distance d'environ 1 500 m de la partie Est de la digue d'enclosure prévue par la Région Occitanie et qui a fait l'objet d'une précédente enquête publique lancée par la Région qui s'est achevée le vendredi 27 octobre 2017.

Un collectif des exploitants installés sur la zone conchylicole du Port de Frontignan-Sète, l'établissement Medithau, le comité Régional Conchylicole de Méditerranée et le Commissaire Enquêteur interrogent sur les risques liés aux travaux et à l'installation projetée quant à la qualité des eaux pompées et l'impact sur leurs activités ( Crainte d'un arrêt d'exploitation).

Bien que nous comprenons que les solutions proposées pour limiter les risques (et notamment la demande de déplacement des prises d'eau en mer ouverte ou le classement sanitaire) s'inscrivent dans le cadre d'une réclamation ancienne des conchyliculteurs à destination de la Région Occitanie et/ou de la Préfecture, nous vous confirmons être en mesure de répondre aux observations reçues et avoir mis en place des mesures pour éviter les risques soulevés.

Ces activités d'aquacultures ont été en effet clairement identifiées lors de la phase d'étude d'impact réalisée pour le projet. Ce projet étant susceptible de porter atteinte à l'eau et aux milieux aquatiques, il est effectivement soumis à étude d'impact entre autre au titre de l'article R. 122-1 du code l'Environnement. Lors de ce processus d'analyse, une attention particulière a été apportée sur le risque de dispersion de particules et de modification de la qualité des eaux dans la Darse Zifmar. Les impacts ont été analysés pour la phase de travaux ainsi que pour la phase d'exploitation (y compris maintenance). De manière synthétique, les éléments identifiés sont :

### 1. Phase de travaux :

- Dans un premier temps, un état des lieux de la qualité des sédiments à déplacer a été réalisé afin de déterminer les risques de remise en suspension de contaminants physico-chimiques et bactériologiques.
- Cette analyse couplée aux travaux envisagés (déplacement hydraulique des sables sans clapage) a permis de définir quels étaient les niveaux de risque de pollution ainsi que de déterminer des mesures éventuelles de protection.
- Dans ce cadre, un certain nombre de mesures ont été proposées incluant :
  - Le confinement des sédiments de dragage au sein d'une digue d'enclosure à bonne distance des prises d'eau.
  - La mise en œuvre de barrières anti MES en complément de cette digue;
  - Le suivi de la turbidité et de la qualité physico-chimique de l'eau ;
  - Des mesures de prévention des risques de pollution accidentelle intégrées dans l'organisation du chantier maritime ainsi qu'un plan d'action en cas d'atteinte du plan d'eau.

### 2. Phase d'exploitation (Opération et maintenance)

- Le positionnement au sein de la Darse 2 du port de Sète du poste de déchargement constitue une amélioration significative de la sécurité des opérations:

- Cette position est plus éloignée des prises d'eau conchylicoles par rapport à la situation actuelle (3.2 km contre 2 km aujourd'hui) ;
- Ce nouvel équipement répond aux derniers standards et normes environnementales et inclut des systèmes automatiques de détection de toute fuite potentielle ;
- Des plans d'intervention sont prévus en cas d'atteinte du plan d'eau et la position au sein du port de Sète permet de contenir plus efficacement et rapidement toute éventuelle pollution.
- Le dragage de maintenance nécessaire à ce nouvel équipement s'inscrit dans le plan de dragage de maintenance existant du port avec clapage en mer (Selon arrêté préfectoral) donc sans impact sur la qualité des eaux du port.

Cette analyse ainsi que les mesures proposées, revues et acceptées par la Direction Départementale de Protection des Populations (DDPP) indiquent que la mise en œuvre de ces travaux et la future exploitation sont compatibles avec les activités aquacoles décrites ci-dessus.

Ces éléments sont développés ci-après à partir de l'Etude d'Impact (Partie B – Description du projet – Chapitre 7 ; C – Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptible d'être affectés par le projet – Chapitre 3.3.3.3 ; Partie E - Volet sanitaire, Chapitre 2.1.2 ; Partie J Mesures prévues par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire, ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement).

## **1.2 Impacts du projet sur les activités conchylicoles et aquacoles du port de pêche de Frontignan – Phase de travaux**

### **Qualité des sables à draguer :**

Une investigation spécifique a été réalisée pour GDH sur les sédiments du toc, afin de déterminer précisément leur nature et leur qualité, en vue des opérations de dragage. Les analyses physico-chimiques mettent en évidence une bonne qualité des sédiments.

### **Risques Physico-chimiques :**

Sur la base des résultats d'analyse et du règlement (CE) No 1881/2006 de la Commission du 19 décembre 2006 qui fixe les teneurs maximales pour certains contaminants dans les denrées alimentaires, une analyse du risque sanitaire pour les activités aquacole a été réalisée en prenant en compte un scénario majorant :

- Un relargage des contaminants par un panache qui parviendrait à la prise d'eau et qui ne se produirait qu'au niveau de celle-ci,
- la quantité adsorbée à la fraction fine du panache est majorée par un facteur de 100 pour tenir compte de l'accumulation possible dans les bassins de stockage des coquillages.

La conclusion de cette analyse montre qu'en adoptant une démarche très pénalisante, les teneurs des contaminants réglementés sont très inférieures aux limites fixées par les règlements sanitaires européens.

Néanmoins et malgré ce résultat, le projet propose la mise en place de mesures additionnelles pour limiter la réalisation d'un tel scénario (pris d'eau atteinte par un nuage de turbidité) même partiel.

### **Mesures de limitation du risque d'atteinte d'un nuage turbide au niveau des prises d'eau conchylicoles**

Afin d'éviter que la ressource captée par ces prises d'eau puisse être atteinte par un nuage de turbidité provoqué par les travaux situés à plus de 1500m, il est prévu :

- Lors des travaux de remplissage du casier par les sédiments dragués, le principe même est de confiner les sédiments dans un casier de décantation. La surverse des eaux d'exhaures en

fin de remplissage est contrôlée dans une enceinte de confinement constituée d'un écran anti-turbidité. Cette surverse est positionnée à l'extrême Est du casier soit à environ 2.2 km des prises d'eau.

- Il est ensuite prévu d'isoler les deux prises d'eau des conchyliculteurs par un écran anti turbidité. Cet écran sera constitué d'un géotextile permettant de retenir les particules fines en suspension. Cet écran sera mis en place dès le démarrage des travaux de construction de la digue d'enclosure dans la darse ZIFMAR (projet sous maîtrise d'ouvrage de la région Occitanie), et sera maintenu jusqu'à la fin de la mise en dépôt des matériaux issus du dragage vers le casier de confinement constitué par la digue d'enclosure nouvellement créée.

Un dispositif de mesure en continu de la turbidité sera installé au niveau de la prise d'eau commune, à l'intérieur de l'écran anti-turbidité. En complément, des échantillonnages et analyses réguliers seront réalisés en différents points de la Darse ZIFMAR et du Port. Au total 3 points seront suivis :

- pt n°1, à la passe Est de La darse 2 (enregistrement manuel),
- pt n°2, au milieu de La darse ZIFMAR (enregistrement manuel),
- pt n°3, à l'intérieur du confinement prévu pour le captage commun (enregistrement en continu).

Ces contrôles seront effectués toutes les deux heures pour les enregistrements manuels et toutes les 15 minutes pour l'enregistrement continu (fréquences modulables selon les résultats).

Les mesures acquises par le dispositif d'enregistrement en continu seront télétransmises et les résultats pourront être visualisés en direct sur PC et des alertes de dépassement des valeurs-seuils avertiront l'entreprise. Le seuil d'alerte des exploitants conchylicoles est fixé à 150 % du bruit de fond au milieu de la darse ZIFMAR, les valeurs naturelles de la turbidité dans le bassin fluvio-maritime étant de l'ordre de 15 NTU. A noter qu'en cas de dépassement de ce seuil d'alerte, le chantier sera immédiatement arrêté pour déterminer la ou les causes du dépassement.

Les travaux susceptibles de générer de la turbidité ne pourront reprendre que si :

- La raison de l'augmentation de la turbidité est identifiée et une solution peut être apportée pour la réduire,
- La turbidité diminue en dessous des valeurs-seuils,
- La raison de l'augmentation de la turbidité est étrangère aux travaux. Les causes seront alors recherchées (examen des données météorologiques - vidange des étangs par le canal - navigation fluviale - rejets dans La darse - etc...).

Pour rappel, lors des dragages portuaires de la darse 2 par les services de la Région dont les travaux du quai H, qui ont abouti à la constitution du stock sableux du « toc », le suivi environnemental du chantier n'a pas montré d'augmentation significative de la turbidité.

Enfin un suivi physico chimique de l'eau au droit de la prise d'eau commune sera mise en place durant la phase travaux du projet.

L'ensemble des points décrits ci-dessus est repris dans le dossier de consultation des entreprises, dont le futur titulaire des travaux, est en cours de désignation.

### **Risques bactériologiques**

Compte tenu des concentrations peu élevées en bactéries, de la distance entre les travaux et les prises d'eau de mer, de la décroissance bactérienne dans l'eau de mer et de l'effet mortifère des rayonnements ultra-violet dans les bassins de purification, le risque est très faible.

Là encore, les mesures additionnelles décrites précédemment permettent de réduire encore ce risque. De plus, un suivi bactériologique de l'eau au droit de la prise d'eau commune sera mis en place durant la phase travaux du projet.

### **Risques de pollution accidentelle lors des travaux**

D'autre part, lors des travaux, les moyens nautiques pourraient occasionner des fuites chroniques ou accidentelles d'hydrocarbures ou de liquides hydrauliques, qui seraient susceptibles de contaminer les eaux de la darse Zifmar.

Pour ce risque, les actions de prévention sont primordiales et l'organisation du chantier inclut un plan de prévention des risques de pollution accidentelle du milieu récepteur (darse, zone ZIFMAR). A titre d'exemple ce plan inclura :

- Présence à bord des engins nautiques, d'un kit opérationnel pour confiner une pollution accidentelle résultant du déversement d'une petite quantité d'hydrocarbures.
- Barges / drague : les eaux huileuses de cale ne seront pas évacuées directement en mer, mais récupérées dans un site adapté.
- Les produits récupérés au sein d'une capacité en cas d'accident, seront évacués comme déchets par une entreprise agréée pour la zone de collecte.
- En cas de pollution marine accidentelle avérée, la capitainerie est prévenue, tout comme le maître d'œuvre et l'autorité préfectorale. Le rejet est stoppé et l'ensemble des moyens déployés à partir des moyens nautiques pour contenir la pollution (barrages, coagulants, absorbants, etc...).

L'ensemble des points décrits ci-dessus est repris dans le dossier de consultation des entreprises, dont le futur titulaire des travaux, est en cours de désignation.

## **1.3 Impacts du projet sur les activités conchylicoles et aquacoles du port de pêche de Frontignan – Phase d'exploitation**

### **Conception et équipements du poste de déchargement**

Le projet de construction d'un poste de déchargement et une canalisation de transfert associée vise à remplacer l'installation actuellement exploitée à l'entrée du Port de Sète. Cette installation est constituée par un poste de déchargement sur bouée en pleine mer, dit CBM (de l'anglais *Conventional Buoy Mooring*).

A la différence du CBM, le nouveau poste de déchargement sera conçu, équipé et exploité suivant les normes et réglementations les plus récentes pour assurer la sécurité de son exploitation et la protection de l'environnement.

Ainsi, tous les équipements pouvant contenir des produits pétroliers (tuyauteries, vannes, collecteurs, gares de racleurs et bras de déchargement) seront installés au-dessus d'une zone étanche et résistante aux hydrocarbures, permettant la collecte et le stockage des liquides en cas de fuite.

Cette zone dite de rétention sera drainée en permanence vers une fosse de récupération elle-même étanche et résistante à l'action physico-chimique des effluents susceptibles de s'y trouver (hydrocarbures). Depuis cette fosse, les eaux et liquides collectés seront dirigés gravitairement vers un séparateur/décanteur installé sur la plateforme. Une fois traités, les effluents seront rejetés dans la darse 2 au pied de la plateforme de déchargement.

De plus, Les bras de déchargement seront équipés d'un dispositif asservi de déconnexion d'urgence à activation automatique (dit PERC pour *Powered Emergency Release Coupling*). Le dispositif de déconnexion d'urgence commande pour chaque bras la fermeture automatique et synchronisée de 2 vannes avant libération de l'extrémité du bras qui reste connecté au navire. La quantité de produit pouvant être déversée accidentellement est de 50 litres environ. Ce volume se répand sur le pont du



pétrolier, équipé de rétentions pour les égouttures ainsi que sur la zone de rétention des égouttures de la plateforme. Le rejet à la mer ne peut donc être qu'accidentel et par exemple le résultat de conditions météorologiques extrêmes (vents violents).

Enfin, le poste de déchargement ainsi que la canalisation seront équipés d'un certain nombre de capteurs et instruments permettant de détecter les fuites et interrompre sans délai un déchargement en cours pour réduire le risque de déversement accidentel dans la Darse.

#### **Localisation du poste de déchargement**

Le CBM, ainsi que la canalisation de transfert associée, est situé à l'extérieur des digues de protection du Port de Sète-Frontignan, au Nord du chenal d'entrée de la passe Ouest du Port de Sète.

En cas d'avarie lors d'une opération de déchargement, le confinement d'une pollution est complexe et nécessite des moyens nautiques importants. Le temps de mise en œuvre de ces moyens est long et leur efficacité est dépendante des conditions océano-météorologiques.

La nouvelle installation, au contraire, sera abritée dans un bassin portuaire situé dans l'enceinte du Port de Sète. La mise en œuvre de moyens de confinement et de récupération d'une pollution sera grandement simplifiée et leur efficacité améliorée.

De plus, cette nouvelle installation est située à 3.2km des prises d'eau conchylicole contre 2 km pour le CBM actuel

L'impact et les risques pour les activités conchylicole et aquacole du port de pêche de Frontignan, une fois la nouvelle installation en exploitation, est donc réduit par rapport au CBM.

#### **Plan de réponse d'urgence en cas de rejet dans la Darse**

En cas d'atteinte des eaux du Port malgré l'ensemble des mesures de prévention mises en œuvre et décrites ci-dessus, un plan d'urgence précisera les mesures et moyens à déployer en première urgence. Ces moyens comprendront un système de barrage anti-pollution disponible en permanence sur le poste de déchargement et qui pourra être déployé par le personnel en place.

Ce plan d'urgence s'intégrera dans le plan de lutte contre les pollutions du domaine portuaire du Port de Sète-Frontignan et définira les scénarios d'accident nécessitant la protection de la Darse Zifmar par la fermeture des accès du port au moyen de barrages anti-pollution.

Enfin, le plan Polmar pourra être déclenché sous l'autorité du Préfet maritime pour permettre la mise en œuvre de moyens complémentaires dans le cas de scénarios extrêmes d'accident.

#### **Dragage de maintenance de l'appontement**

Le dragage de maintenance nécessaire à ce nouvel équipement s'inscrit dans le plan de dragage de maintenance existant du port avec clapage en mer (Selon arrêté préfectoral) donc sans impact sur la qualité des eaux du port.

## **1.4 Conclusion**

L'ensemble des risques soulevés pour assurer la continuité des activités conchylicoles et aquacoles du port de pêche de Frontignan, que ce soit pendant la phase de travaux ou pendant la phase d'exploitation du poste de déchargement projeté, ont été pris en compte et ont fait l'objet de mesures de réduction de risques approuvées par la DDPP.

## 2. Compléments apportés au dossier suite aux observations de l'association ARZF

**Point n°1 :** Dans le cadre du projet, BP a choisi dès la conception de prendre en compte une durée de vie au minimum de 40 ans afin de permettre une exploitation en sécurité sur le long terme.

Ce choix s'est traduit, selon le type d'équipement, par les approches suivantes :

1. Sélection de composants ayant une durée de vie calculée supérieure à 40 ans. On peut relever dans ce cas la canalisation de transport pour laquelle l'épaisseur sélectionnée est plus importante que celle de la canalisation actuelle. De plus cette nouvelle canalisation fera l'objet d'un programme d'inspection périodique dès sa mise en service pour permettre de détecter au plus tôt tout phénomène de dégradation.
2. Pour les composants ou équipements ne pouvant avoir une durée de vie supérieure à 40 ans, le projet a pris en compte la nécessité de mettre en œuvre un programme d'inspection et des actions de maintenance ou de remplacement au cours de la vie de l'installation pour permettre l'extension de la durée de vie au minimum jusqu'à 40 ans (dans le cas des bras de déchargement par exemple). Ce programme et les coûts associés ont été pris en compte dans le cadre de ce projet, comme c'est indiqué dans le dossier joint à l'enquête publique. Pour rappel, les normes et réglementations utilisées pour la conception de cet ouvrage s'appuient sur des cinétiques de dégradation majorantes.

C'est donc dans ce contexte que BP a présenté dans le dossier joint à l'enquête publique une durée de vie pour l'installation projetée entre 30 et 40 ans, durée de vie qui prend bien en compte la durée de vie des différents composants et les différentes cinétiques de dégradation de chacun de ces composants.

Les différents incidents mentionnés par ARZF dans son observation ont tous fait l'objet d'analyses spécifiques et de mesures correctives le cas échéant, partagées avec l'inspection des Installations Classées de la DREAL en charge du suivi du site GDH de Frontignan. Ces éléments ont de plus été présentés en Comité de Suivi de Site (CSS) de GDH.

**Point n°2 :** La commission nautique locale qui s'est réunie le 15 juin 2017 pour examiner le projet porté par le Maître d'Ouvrage BP/GDH n'a pas émis de réserve comme le suggère l'association ARZF. Dans le Procès-Verbal reproduit dans le dossier joint à l'Enquête Publique (pièce n°11), la commission a émis un avis favorable au projet porté par BP/GDH, avec huit préconisations techniques, et sans aucune réserve.

D'autre part, le résumé non technique de l'étude d'impact (pièce n°6 du dossier) détaille au paragraphe 4 les diverses options qui ont été étudiées, analysées et comparées par le Maître d'Ouvrage pour aboutir au choix du projet finalement retenu. Comme le note avec raison l'association ARZF dans son observation, les critères déterminant dans la solution choisie ont été des conditions d'exploitation et de maintenance facilitées, ainsi qu'une meilleure maîtrise des risques liés à l'exploitation de cette installation, notamment concernant l'impact potentiel sur l'environnement terrestre et maritime d'un incident.

Le Maître d'Ouvrage BP/GDH tient à réitérer ici la pertinence du choix qui l'a mené à porter ce projet de remplacement d'une installation vieillissante localisée en mer au large du port de Sète Frontignan par une installation complètement renouvelée qui sera conçue, construite et exploitée selon les dernières normes et réglementations applicables. L'objectif de BP/GDH étant de ne générer aucun accident, aucun incident et aucune atteinte à l'environnement comme le rappelle à juste titre l'association ARZF en préambule de son courrier.

**Point n°3 :** L'association ARZF s'interroge sur l'opportunité de la localisation de l'installation de déchargement projetée par BP/GDH, ainsi que la canalisation de transport associée.

Le dossier d'enquête publique, notamment *l'Etude des Dangers de la Plateforme de Déchargement de Navires du Dépôt Pétrolier GDH* a analysé les risques et dangers générés par l'installation sur son environnement et vice-versa. Les éléments contenus dans cette Etude sont de nature à répondre aux observations de l'association ARZF. Plus précisément :

- L'évaluation des conséquences des accidents (paragraphe 8 de l'Etude) et les représentations des enveloppes des effets de ces accidents (annexes 4 à 7) montrent que deux paramètres d'encombrement (indices de sévérité) différents ont bien été pris en compte pour les scénarios d'explosion. L'un en rapport avec une explosion en champ libre (la Darse 2), l'autre en rapport avec une zone encombrée (la plateforme). Il est ici précisé qu'un nuage de gaz inflammable issu de l'installation n'atteint pas les infrastructures du port qui sont suffisamment éloignées, y compris le site SAIPOL situé à plus de 500 mètres de l'installation projetée. De la même façon, les scénarios de dangers du site SAIPOL ne généreront pas d'effets domino sur la nouvelle installation, du fait de cet éloignement.
- Les moyens de Défense Contre l'Incendie du poste de déchargement (paragraphe 5.2.4) et les scénarios dimensionnant retenus, permettent au Maître d'Ouvrage d'atteindre l'autonomie sans recours aux services publics de secours. Le SDIS34 a par ailleurs émis un avis favorable au projet porté par BP/GDH, avis qui est joint au dossier d'enquête publique.

Concernant la canalisation de transport, *l'Etude de Dangers relative à la canalisation portuaire reliant la plateforme de déchargement de navires située dans le Port de Sète au dépôt pétrolier GDH à Frontignan* a analysé les risques et dangers générés par la canalisation projetée sur son environnement et vice-versa. Les éléments contenus dans cette Etude sont de nature à répondre aux observations de l'association ARZF. Plus précisément :

- L'évaluation des conséquences des accidents (paragraphe 7 et 8 de l'Etude) a pris en compte les axes de circulation, les établissements et les habitations situés à proximité de la canalisation ;
- Le Maître d'Ouvrage a pris en compte dans la conception de la canalisation projetée un ensemble de mesures compensatoires visant à réduire les risques à la source. Ces mesures sont rappelées dans les paragraphes 8.2.5.2 et 8.3.5.2 de l'Etude, et concernent notamment la profondeur d'enfouissement, l'épaisseur de la canalisation et le programme de surveillance et d'inspection ;
- La canalisation sera conçue, construite et exploitée suivant les dernières normes et réglementations applicables, et sera équipée des technologies de sécurité les plus récentes, notamment pour la détection de fuites et la mise en sécurité.

Concernant la gestion de l'urbanisme, le Maître d'Ouvrage BP/GDH tient à rappeler que son projet inclus une demande de Déclaration d'Utilité Publique qui entrainera la création de bandes de servitude conformément à la réglementation applicable. Ces bandes de servitude seront intégrées dans les Plan d'Urbanisme des communes concernées (Frontignan et Sète). Elles sont décrites dans la Pièce 8 du *Dossier de demande de déclaration d'utilité publique et d'autorisation de construire et exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures au titre de l'article L 555-1 du code de l'environnement sur les communes de Frontignan et de Sète*. De plus, des servitudes liées aux phénomènes dangereux seront également mises en place. Ces éléments sont décrits dans l'Etude de Danger de la canalisation, chapitre 11.

Enfin, le Maître d'Ouvrage confirme que la topographie des terrains environnants du projet a bien été prise en compte dans l'Etude d'Impact qui a conclu à un effet temporaire jugé négligeable (voir le paragraphe D.2.1.2.1. de l'Etude d'Impact en page 231).

**Point n°4 :** L'Etude d'Impact du projet, jointe au dossier d'enquête publique, détaille en partie D, paragraphe 4.3.1., l'impact du projet sur la qualité de l'air pour les modifications prévues dans le site GDH et en partie E, paragraphe 2.2.3., l'impact pour le projet de poste de déchargement.

En termes d'émissions nouvelles de COV, il est précisé dans l'Etude d'Impact que seules les opérations de vidange et d'ouverture des gares de raclage généreront des émissions nouvelles de COV, qui sont quantifiées dans l'Etude et considérées comme négligeables. L'Etude d'Impact indique en page 347 dans le premier paragraphe que pour les navires pétroliers, *« lors du déchargement, l'air extérieur pénètre dans les cales du pétrolier, pour compenser le départ du carburant vers le dépôt. Il n'y a donc pas d'émission de composés organiques volatils (ou COV) pendant cette opération, ce qui n'altère pas la qualité de l'air du port vis-à-vis de ces polluants »*.

Le Maitre d'Ouvrage réitère ici l'absence d'émissions lors des opérations de déchargement de navires pétroliers, et l'inefficacité de la mise en œuvre éventuelle de moyens de récupération d'émanations qui, de fait, sont impossibles.

**Point n°5 :** Le Maitre d'Ouvrage BP/GDH n'a pas été en mesure d'identifier la loi *« risque de 07.2017 en matière de signalisation sur le terrain et de système interne à l'entreprise de contrôle et de sécurité »*, citée par l'association ARZF. Le Maitre d'Ouvrage confirme que le futur PSI de la canalisation projetée sera élaboré conformément à toutes les réglementations applicables, qui sont à ce jour le Code de l'Environnement (article R555-42), l'article 17 de l'arrêté du 5 mars 2014 modifié et le guide GESIP 2007/01 de Juillet 2016.

Le PSI précisera les actions à mettre en œuvre par les pouvoirs publics en cas d'incident sur la canalisation, notamment les moyens d'alerte et d'interruption des voies de communication à proximité de la canalisation, dont la responsabilité incombe aux autorités publiques.

**Point n°6 :** Les risques liés à l'environnement naturel ont bien été pris en compte dans l'analyse des dangers des installations projetées. Ceux-ci sont étudiés dans l'Etude des Dangers du poste de déchargement (paragraphe 3.2.1.d) et celle de la canalisation associée (paragraphe 5.4.1.5).

Concernant le risque Inondation, les aléas de référence pris en compte sont ceux définis dans les Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI) des communes de Sète et Frontignan, à savoir une tempête marine centennale avec une cote de Plus Hautes Eaux (PHE) de 2,00 m NGF pour le risque de submersion marine, et une cote de PHE de 3,00 m NGF pour le risque de déferlement.

### **3. Compléments apportés au dossier suite aux observations du collectif COEF34110**

#### **3.1 Nuisances olfactives**

Comme le relève COEF34110 dans son observation, la problématique de la pollution des sols aux hydrocarbures a un impact potentiel non négligeable lors de travaux d'excavation. Pour cette raison, BP/GDH a réalisé un état des lieux de la pollution présente le long du tracé projeté de la canalisation. Cet état des lieux est présenté en partie C de l'Etude d'Impact, au paragraphe 2.3.2.2. La campagne de sondages et d'analyses menée a mis en évidence la présence d'hydrocarbures à l'intérieur du site GDH (3 sondages), le long de la voie ferrée (2 sondages) et dans le Port de Sète (1 sondage).

Les niveaux de pollution sont, à l'exception des 3 sondages réalisés dans le site GDH, très faibles (<168mg/kg MS pour les HCT C<sub>10</sub>-C<sub>40</sub>, <7,59mg/kg MS pour les HAP) et très inférieurs aux seuils d'admission des déchets inertes dans les installations de stockage (respectivement 500 et 50 mg/kg MS). Ce niveau de pollution n'est pas de nature à générer des émissions olfactives.

Concernant les travaux d'excavation dans le site GDH, où le niveau de pollution des terres à extraire est plus important, le Maître d'Ouvrage a prévu de mettre en œuvre les mêmes mesures que le site GDH applique déjà pour les travaux d'excavation, à savoir la surveillance permanente du niveau d'émissions olfactives et l'arrêt du chantier dans le cas où des émissions significatives sont ressenties.

#### **3.2 Arrêt définitif de la canalisation actuelle**

L'Etude d'Impact aborde dans le détail dans la partie G la procédure réglementaire envisagée pour l'arrêt de la canalisation actuelle, ainsi que les options techniques envisageables et les délais applicables. Différentes options techniques sont possibles : laisser la canalisation en place, la retirer après son excavation, en transférer l'usage à un tiers ou une combinaison de ces différentes options.

Le choix de la solution finale dépendra de l'éventuel intérêt d'un tiers pour un usage alternatif, ainsi que d'une évaluation technico-économique à réaliser, assortie d'une étude des impacts sur l'environnement. Cette solution finale de démantèlement sera soumise à l'approbation des services de l'Etat suivant la réglementation applicable, rappelée au paragraphe G.1.2 de l'Etude d'Impact. Le fait que l'avis de l'Autorité Environnementale (AE) soit nécessaire dépend de fait du montant des travaux à réaliser. Le dépassement du seuil de 1,9m€ déclencherait une procédure administrative nécessitant une enquête publique et l'avis de l'AE au titre de la loi sur l'eau (article L214-1 et suivants du Code de l'Environnement).

A ce stade, le Maître d'Ouvrage ne dispose pas des éléments permettant de statuer sur le montant prévisionnel des travaux de démantèlement, les études techniques n'ayant pas encore été réalisées. Concernant la durée de ces travaux de démantèlement, elle est indiquée au paragraphe G.2.1.3 de l'Etude d'Impact (quelques mois). Néanmoins, le délai nécessaire pour obtenir l'autorisation de réaliser ces travaux est lié à la procédure administrative applicable, et il est donc impossible pour BP/GDH de confirmer à ce stade le délai global de l'opération de démantèlement.

#### 4. Compléments apportés au dossier suite à l'observation sur le tirant d'eau des navires

Le schéma mentionné dans l'observation comporte une erreur que l'observateur a relevé. Le tirant d'eau maximum des navires projetés est de 13,5m et non de 14m comme indiqué.

Ci-dessous est reproduit un extrait du rapport de la commission nautique locale qui s'est tenue le 15 Juin 2017 dans le cadre de la procédure administrative du projet, et qui confirme le tirant d'eau maximal:

« Le terminal portuaire vise à recevoir, en condition abritée de la houle du large, des navires de la gamme 05, 15, 30, 47 à 70 kT. Le tableau ci-dessous résume la gamme des navires-type de projet et leurs caractéristiques principales.

Catégorie	Type de navire	Capacité Tons	Longueur (m)	Largeur (m)	Tirant d'eau max (m)
Cotier	5kT	5000	80	17	7
Petit	15kT	15300	140	21	8
Moyen	27kT	27400	170	23	11
	47kT	47200	184	32	12
LR1	70kT	70400	228	32	13.5

Note : le type de navire LR1 (tirant d'eau maximum de 13,5m) est un type de navire qui opère déjà actuellement au sein de la Darse 2 du Port de Sète et dont le tirant d'eau est accepté par la Capitainerie du Port de Sète.

En complément, dans le cadre du développement du projet, une étude de vérification du clair sous quille a été réalisée en simulant les manœuvres d'approche, d'accostage, d'amarrage et de départ du poste de déchargement. Cette étude confirme que le plafond de dragage de 14,5m proposé est adapté aux plus gros navires-types qui seront accueillis par l'installation projetée en prenant en compte le cas échéant, sur certaines situations rares, des éléments de marée pour la planification des manœuvres d'accostages.

Cet élément n'a pas donné lieu à des remarques lors de la commission nautique locale réunie dans le cadre de la procédure administrative du projet.