



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION OCCITANIE

Autorité environnementale Préfet de région

Projet de poste de déchargement et d'une nouvelle canalisation de transport d'hydrocarbures pour le dépôt GDH de Frontignan présentée par BP France/ GDH Frontignan sur les communes de Sète et Frontignan

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

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

N° : 2017 – 005116

N° : 2017 - 005117

Avis émis le 23 JUIN 2017

DREAL OCCITANIE

Division Évaluation Environnementale Est
520 allées Henri II de Montmorency
34064 Montpellier Cedex 02

Division Évaluation Environnementale Ouest
1 rue de la Cité administrative Bât G
CS 80002 - 31074 Toulouse Cedex

<http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/>

Le Préfet de la région Occitanie

à

Monsieur le Préfet de l'Hérault

Direction des Relations avec les Collectivités Locales
Bureau de l'Environnement
34 062 MONTPELLIER Cedex 2

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Service en charge de l'Autorité Environnementale :

DREAL Occitanie - Direction Énergie Connaissance / Département Autorité Environnementale / Division Évaluation Environnementale Est

Contacts : celine.infray@developpement-durable.gouv.fr ; lusiane.le-campion@developpement-durable.gouv.fr

Vous m'avez transmis, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier du projet de nouvelle canalisation de transport d'hydrocarbures et de poste de déchargement déposé par BP France/GDH Frontignan.

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple. Il devra être porté à la connaissance du public et conformément à l'article R122-9 du code de l'environnement, être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il sera également publié sur le site Internet de la préfecture de département et sur celui de la DREAL.

Au titre du code de l'environnement :

- le poste de déchargement est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), soumise à autorisation. La demande concerne la rubrique 1434-2.
- la construction et l'exploitation de la canalisation de transport d'hydrocarbures fait l'objet d'une demande d'utilité publique au titre de l'article L555-25 et d'une demande d'autorisation pour sa construction et son exploitation au titre de l'article L555-1.
- le dragage nécessaire pour l'implantation de la plateforme et le déchargement des sables extraits relèvent de la loi sur l'eau mais sont portés par la procédure d'autorisation de construire et d'exploiter la canalisation. L'opération de construction du casier servant au stockage des sédiments extraits (maîtrise d'ouvrage du Port de Sète) fait l'objet d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau menée en parallèle ; une étude d'impact portée par la Région Occitanie permettra de préciser de manière détaillée, les effets du projet de digue d'encôture. L'autorité environnementale sera saisie à ce titre ultérieurement.

La DREAL Occitanie a déclaré recevable le dossier de demande d'autorisation d'exploiter le poste de déchargement ICPE, la demande d'utilité publique et la demande d'autorisation pour la construction et l'exploitation de la canalisation, le 4 avril 2017. L'étude d'impact réalisée porte sur l'ensemble de ces opérations.

En sa qualité d'autorité environnementale par délégation du Préfet de Région, la DREAL a été saisie le 24 avril 2017 et a disposé d'un délai de 2 mois à compter de cette date pour donner son avis sur ce projet, soit au plus tard le 24 juin 2017. Elle a consulté le Préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et pris connaissance de l'avis de l'agence régionale de santé (ARS).

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

La démarche d'évaluation environnementale d'un projet doit permettre d'identifier, de décrire et d'évaluer les effets notables du projet, plan ou programme sur l'environnement et proposer des mesures pour éviter, réduire voire compenser les conséquences dommageables sur l'environnement et en assurer le suivi (L.122-1 du code de l'environnement).

L'autorité décisionnaire a l'obligation de fixer dans sa décision les engagements et les mesures à la charge du porteur de projet (L.122-3-1 et 5 du code de l'environnement).

Avis détaillé



Figure 1 : localisation du projet

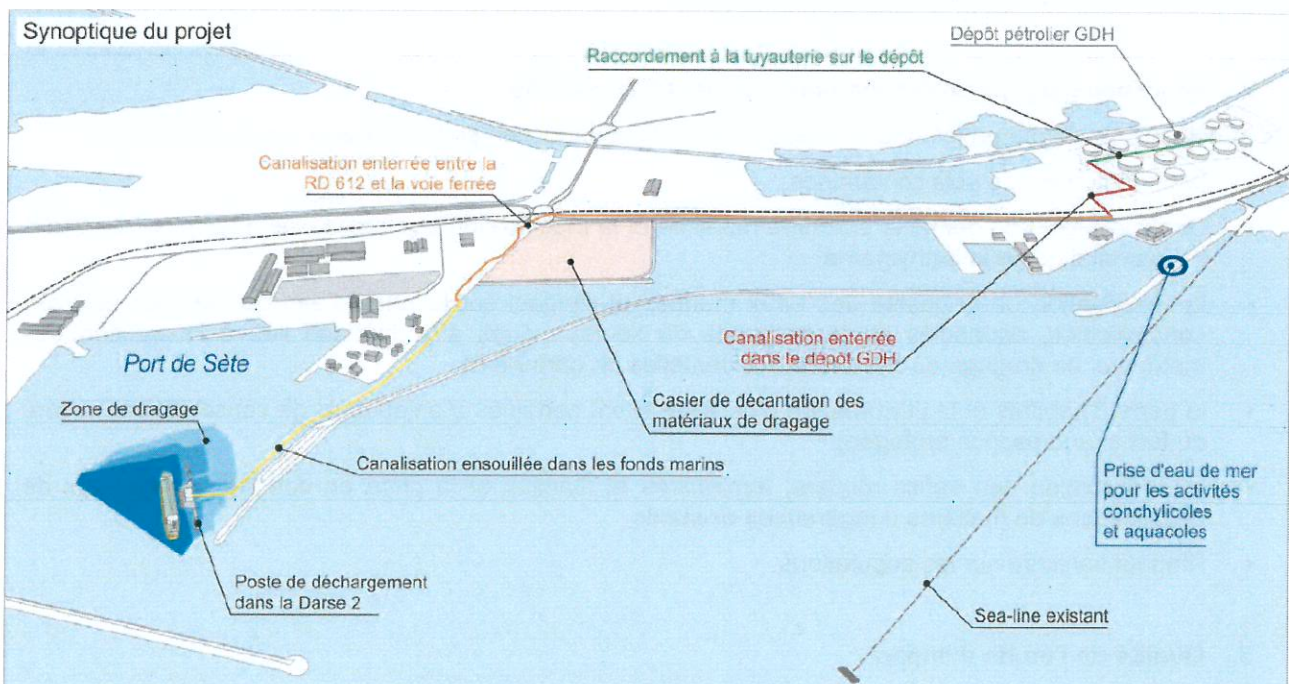


Figure 2 : synoptique du projet

1. Contexte et présentation du projet

Le projet est situé sur les communes de Sète et Frontignan. La nouvelle canalisation de transport d'hydrocarbures est installée entre le dépôt de la société de Gestion D'Hydrocarbures (GDH) et la darse 2 du port de Sète dans laquelle doit être posé le tronçon immergé terminé par le poste de déchargement. La société souhaite installer une nouvelle canalisation afin de garantir la sécurité (installation existante vieillissante) et de s'adapter aux évolutions du marché. La gamme de navire souhaitée va de 5000 t à 70 000 t pour 50 à 60 escales par an.

La canalisation d'une longueur totale de 4460 m comprend un tronçon maritime (1380 m) ensouillé dans le fond de la darse du port de Sète et un tronçon terrestre (3080 m) enterré dont le tracé emprunte le délaissé situé entre la RD612 et la voie SNCF, passe sous la voie ferrée puis emprunte un terrain de Frontignan, passe sous l'avenue de la Méditerranée, et avant de se raccorder au dépôt, emprunte les terrains du dépôt GDH.

Le poste de déchargement se compose d'un poste d'accostage et d'une plateforme abritant le système de déchargement et la connexion à la canalisation qui alimente le dépôt. Le débit maximal en opération est de 3000 m³/h.

Les travaux de modification envisagés dans les limites du dépôt GDH comprennent les travaux de raccordement et les travaux complémentaires après mise en service de la nouvelle canalisation.

Afin de pouvoir implanter le poste de déchargement dans la darse 2 et y accueillir la gamme de navires souhaités, un dragage du fond est nécessaire (environ 850 000 m³). Le port de Sète (établissement public régional port de Sète sud de France) souhaite pouvoir stocker ces matériaux sableux extraits pour en disposer pour de futures activités industrialo-portuaires. Dans cette optique, sous la maîtrise d'ouvrage de la région Occitanie, il est prévu de réaliser un casier ceint par une digue d'enclôture dans la zone industrielle fluviale maritime (ZIFMAR), entre le terre-plein de l'usine Saipol et le talus en enrochements de la RD612.

Afin d'évaluer l'ensemble des incidences du projet sur l'environnement, l'étude d'impact présentée porte sur l'ensemble de ces opérations.

Concernant les canalisations existantes et les suites qui leur sont réservées, deux possibilités de traitement sont évoquées : démantèlement de la canalisation ou mise à l'arrêt définitif en laissant la canalisation en place. Le projet technique et le calendrier de l'arrêt définitif de la canalisation qui donnera lieu à une procédure spécifique (R555-29 du CE) ne sont pas connus à ce jour. Le démantèlement de la canalisation est l'option susceptible d'entraîner les impacts les plus significatifs. C'est l'option qui est prise en compte dans la synthèse de l'évaluation des impacts du projet.

2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae

Les principaux enjeux du projet inhérents aux phases de construction et d'exploitation sont notamment :

- le remaniement de sols contaminés,
- l'artificialisation du domaine portuaire maritime et la modification des processus sédimentaires liés à l'augmentation de la bathymétrie,
- la modification de la qualité des eaux marines et l'impact sur la prise d'eau de mer des activités conchylicoles, aquacoles et de baignade du secteur, dues à la turbidité liée à l'extraction des matériaux de dragage ou des fuites accidentelles de carburants,
- la perte d'habitats et la perturbation d'espèces (dont certaines à enjeu local de conservation modéré ou fort et une espèce protégée),
- la perturbation des trafics routiers, ferroviaires et fluviaux et la prise en compte des réseaux de canalisations de matières dangereuses existants,
- l'impact sanitaire sur les populations.

3. Qualité de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact est défini à l'article R122.5 du code de l'environnement. Le dossier comporte l'ensemble des points prévus par l'article précité. Les solutions de substitution sont comparées et les choix réalisés sont détaillés et conduisent à justifier de l'implantation dans les eaux du port plutôt qu'en mer.

Au regard des éléments présentés, son contenu apparaît en relation avec l'importance du projet pris dans son ensemble, et avec ses incidences prévisibles sur l'environnement. L'analyse des impacts a été réalisée

par composante des différents milieux et une synthèse permet une bonne appréhension de ceux-ci via une lecture facilitée par l'utilisation d'un code couleur.

L'étude comporte un chapitre dédié aux mesures d'évitement, réduction et accompagnement. Chaque mesure fait l'objet d'une fiche suffisamment détaillée pour sa mise en œuvre opérationnelle, et permet à l'Ae d'en vérifier la pertinence. L'ensemble de ces mesures permet d'obtenir des effets résiduels du projet sur l'environnement faibles ou négligeables, sans qu'aucune mesure de compensation ne soit nécessaire pour ce qui concerne l'implantation de la canalisation, du poste de déchargement ou sur le dépôt. En revanche, pour la création du casier de stockage des sables de dragage, des mesures compensatoires sont prévues dans le cadre d'une demande de dérogation à la stricte protection des espèces.

L'étude présentée est de bonne qualité. Elle traite avec suffisamment de précision et une grande clarté des effets potentiels du projet. La méthodologie de réalisation des inventaires naturalistes (pression d'inventaire, choix des périodes, permettent de conclure valablement sur les enjeux du site).

Le résumé non technique de l'étude est construit de façon didactique au regard des questions que pourraient soulever le projet auprès du grand public.

4. Prise en compte de l'environnement

Le paysage

Le projet se situe dans une zone de paysages industrialo-portuaires, marqueurs d'identité du littoral de Sète-Frontignan. Cette zone fortement anthropisée est de très faible qualité paysagère.

Les perceptions visuelles sont peu modifiées par ce projet depuis des points de vue proches comme des points vue éloignés ; l'effet sur le paysage de l'ensemble du projet en phase travaux ou en phase d'exploitation est temporaire et faible. Aussi, des mesures d'évitement/réduction/accompagnement n'apparaissent pas nécessaires.

Habitats naturels, faune et flore

Concernant l'enjeu milieu naturel terrestre, le projet se situe dans un complexe d'étangs littoraux riche en biodiversité. La zone du projet est limitrophe ou proche de plusieurs zones de protection spéciale (ZPS), de sites d'importances communautaires (SIC), de zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) terrestres et marine, de zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO) et de périmètres du conservatoire du littoral.

En complément d'analyses bibliographiques, des inventaires terrains ont été effectués sur une zone de 50 ha afin de déterminer les compartiments biologiques présentant des enjeux de conservation. Aucune espèce protégée n'a été recensée dans la zone du projet. Cependant, même s'ils n'ont pas été observés lors des périodes d'investigation, les présences du grillon maritime et du minioptère de Schreibers (chauve-souris) sont considérées fortement potentielles. Aussi, des mesures d'évitement adaptées sont prévues afin de ne pas détruire leurs habitats protégés (tracé privilégiant les bords de chemin et friches).

Concernant l'enjeu milieu naturel marin, des inventaires ont été réalisés. Des plongées de reconnaissances ont été effectuées afin de recenser précisément l'espèce protégée Grande Nacre ; celle-ci n'est pas présente dans la zone du projet mais dans la zone ZIFMAR où 8 individus vivants ont été recensés. Aucune espèce remarquable n'a été recensée dans la zone d'étude bien qu'il soit possible que le Grand Dauphin et la Tortue Caouanne fréquente le plateau des Aresquiers. Au regard du rôle de corridor joué par les graux et canaux entre les lagunes et la mer, des mesures préventives sont proposées afin de limiter le bruit sous-marin pouvant perturber les tortues et autres mammifères et poissons. Une montée en régime progressive de la puissance des moteurs de battage des pieux est prévue afin de permettre aux espèces mobiles de s'éloigner de la zone impactée par le bruit sous-marin.

L'étude d'incidence sur les sites Natura 2000 n'identifie aucune incidence notable dommageable sur les espèces d'intérêt communautaire qui ont justifiées la désignation de la ZPS FR9112035 « Côte languedocienne » ou des cinq autres sites Natura 2000 soumis à évaluation.

Eau et milieux aquatiques

Le projet n'interfère avec aucun périmètre de captage d'eau potable. Le projet concerne deux masses d'eaux souterraines de bonne qualité depuis 2005 et ayant atteint les objectifs de la directive cadre sur l'eau (DCE) de bon état qualitatif en 2015. La zone du projet borde les masses d'eaux superficielles que sont les étangs lagunaires (Thau, Ingril) et le canal du Rhône à Sète.

La qualité des eaux côtières et de transition concernées par le projet n'ont pas atteint les objectifs DCE pour des raisons de contaminations en pesticides et substances dangereuses. Le principal impact sur la qualité du milieu aquatique marin peut être lié à une augmentation de sa turbidité lors des travaux. Des mesures

réductrices (mise en œuvre d'écrans anti-turbidité) ainsi qu'un suivi et un contrôle en continu sont prévus par le pétitionnaire dans le plan de maîtrise de la turbidité et apparaissent adaptées.

La plateforme de déchargement doit être équipée d'un système de récupération des eaux pluviales susceptibles d'être polluées par des hydrocarbures. Celles-ci sont traitées par un séparateur/décanteur et seuls les effluents traités sont rejetés dans le milieu naturel dans la Darse du Port de Sète. Un programme de surveillance de la qualité de ce rejet au milieu naturel est prévu et doit être prescrit dans l'arrêté d'autorisation de l'installation.

Pollutions et nuisances

Les principales sources d'émissions atmosphériques sont les émissions de composés organiques volatiles (COV) lors de l'ouverture des gares de raclage. Cette ouverture a lieu lors de l'introduction de racleurs qui séparent les produits déchargés dans la canalisation afin que ceux-ci ne se mélangent pas s'ils sont de nature différente. Une gare de raclage est située sur le poste de déchargement, une seconde sur le site du dépôt GDH. Ces émissions diffuses sont quantifiées comme négligeables mais sont suivies dans le cadre du calcul des émissions totales en COV du site.

Seule une fuite accidentelle sur la canalisation pourrait causer une pollution des sols et des eaux souterraines ou de surface. Un programme de surveillance périodique et de maintenance est prévu afin de s'assurer du bon état de la canalisation en elle-même. Un dispositif de protection cathodique est prévu afin de la protéger de la corrosion, celui-ci sera également surveillé périodiquement.

Enfin, des dispositifs de sécurité sont prévus afin de minimiser le temps de détection et de sectionnement de la canalisation en cas de fuite.

Les éventuels hydrocarbures accumulés dans le séparateur situé sur le poste de déchargement, sont vidangés régulièrement pour être éliminés à terre dans des filières dûment autorisées. Cette opération fait l'objet d'une traçabilité spécifique (registre, bordereau de suivi de déchets).

Risques

Les études de danger canalisation et poste de déchargement analysent les principaux risques susceptibles d'intervenir, ces études ont été menées conformément aux méthodologies en vigueur.

Ces études démontrent l'absence de phénomène dangereux ou risque inacceptable. Les principaux risques retenus, dus à des fuites ou brèches sont :

- le risque d'incendie ou de jet enflammé,
- le risque d'UVCE (explosion de gaz à l'air libre).

Des mesures de maîtrise des risques adaptées sont prévues sur chaque élément du projet (poste de déchargement, canalisation, dépôt) afin de réduire au maximum la probabilité d'occurrence d'accidents majeurs.

En complément de celles-ci, des mesures organisationnelles sont prévues afin de réduire le nombre de personnes susceptibles d'être présentes dans l'environnement de la plateforme et des équipements et matériels anti-pollution marine sont disponibles sur celle-ci et sur le Port de Sète.

L'analyse des risques et les mesures de maîtrise des risques qui en découlent apparaissent proportionnées aux risques présentés pour le déchargement et le transport d'hydrocarbures.

5. Conclusion

Les enjeux liés au projet sont identifiés, analysés et pris en compte de façon cohérente et proportionnée. Le dossier présente les impacts du projet par composante des différents milieux et composantes environnementales. Les mesures prévues pour en limiter les impacts apparaissent appropriées aux enjeux et suffisamment détaillées pour être déclinées opérationnellement.

En ce qui concerne les effets du projet sur la biodiversité, il est souligné la prise de précaution du pétitionnaire relative à la préservation d'habitats d'espèces protégées terrestres susceptibles d'être présentes mais non observées. L'impact des travaux de construction fait l'objet de mesures spécifiques et le pétitionnaire prévoit un suivi post-chantier afin de vérifier la bonne reconstitution des habitats et la présence de certaines espèces recensées.

Pour le Préfet et par délégation,

Frédéric DENTAND
Directeur Adjoint DEC