

Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
Occitanie

Perpignan, le 19/06/2020

Unité inter départementale 11/66  
Subdivision Environnement Sous-sol des P-O

N/REF. : 2020-091-PR

U:\01\_ENVIRONNEMENT\ICPE\PLN\ICPE\2-AUTRES\EPPLN Poste D2\AP-RAP\2020-RAP-D2.odt

## RAPPORT DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSÉES

N° S3IC : 66-5000

Affaire suivie par : Thomas ZETTWOOG

[Thomas.zettwoog@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Thomas.zettwoog@developpement-durable.gouv.fr)

Tel : 04 34 46 65 63

**OBJET :** Installations classées pour la protection de l'environnement

Société EPPLN à port-la-Nouvelle

**REF. :** Porter à la connaissance concernant l'apportement D2 à Port-La-Nouvelle

Par courrier du 04/06/2020 complété par un additif du 17/06/2020, la société EPPLN a transmis un porter à la connaissance concernant la mise à jour de la situation administrative et technique de l'apportement D2 situé sur la darse pétrolière du port de Port-la-Nouvelle, qui fait suite à une demande formulée par la DREAL au cours de la visite d'inspection du 24/09/2019.

Cette demande est motivée par le fait que suite aux changements d'exploitants et à la réorganisation administrative des autorisations des dépôts dans le cadre du PPRT du port de PLN, l'installation de réception par bateau alimentant le dépôt principal de la société EPPLN depuis la darse pétrolière n'est plus réglementée par l'arrêté du dépôt et doit être intégré dans l'autorisation spécifique de l'apportement D2.

Le présent rapport examine le caractère substantiel ou non de cette demande et propose les suites à donner.

### I - PRÉSENTATION DE LA SOCIÉTÉ ET SITUATION ADMINISTRATIVE DU SITE

La SAS EPPLN exploite sur le port de Port-La-Nouvelle deux dépôts pétroliers, dénommés EPPLN 1 et EPPLN 2, un terminal terrestre, un terminal maritime et un quai de déchargement (D2).

Ce rapport ne concerne que le quai de déchargement D2.

L'activité sur le port de Port-La-Nouvelle consiste en la réception maritime d'hydrocarbures liquides, leur stockage et leur expédition par camions citernes.

La darse pétrolière, abritant le poste de déchargement D2 a été creusée en 1965 peu de temps après la création de la zone industrielle pétrolière au nord du port (1961). Elle est exploitée depuis cette date par les différentes sociétés implantées sur le port de commerce (pétroliers, gaziers, céréaliers,..).

Initialement le poste D2 était relié au dépôt TOTAL (ex SARAME) tandis que les dépôts DPPLN et DYNEFF étaient alimentés depuis le poste D4, situé dans la même darse, en face du poste D2.

Dans le cadre de projets de restructuration de la darse pétrolière et notamment du poste D4, la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) chargée de la gestion du port du commerce, a demandé à la société DYNEFF d'implanter un nouveau bras de déchargement sur le poste D2. Cette demande a fait l'objet d'une demande d'autorisation déposée en 2010 et a abouti à l'arrêté d'autorisation du 10/11/2011.

À la suite l'apportement D2 était équipé :

- de 2 bras de chargement pour les hydrocarbures liquides alimentant les dépôts TOTAL, DYNEFF et DPPLN de 8" et 10",

- d'un bras pour les hydrocarbures liquéfiés alimentant le dépôt ANTARGAZ,
- d'une prise par canalisation souple alimentant le dépôt d'alcool et d'éthanol FOSELEV.

A noter que les canalisations, reliant le poste D2 aux différents dépôts, font l'objet d'études de dangers spécifiques et sont encadrés par d'autres textes réglementaires. Ils sont hors du champ du présent porter à connaissance.

A ce jour le dépôt DPPLN a définitivement arrêté son activité, les 2 dépôts DYNEFF et TOTAL ont été repris par la société EPPLN, le bras d'hydrocarbures liquéfiés a été démonté, le dépôt ANTARGAZ étant exclusivement alimenté par wagon citerne.

La société EPPLN est le seul exploitant de l'apportement D2 pour ce qui concerne les hydrocarbures liquides. Cet apportement continue à être utilisé par la société FOSELEV pour le chargement / déchargement de son dépôt d'alcool et bioéthanol.

Historiquement le chargement des 2 dépôts a été autorisé :

- pour l'ex dépôt DYNEFF (EPPLN2) par un arrêté préfectoral spécifique suite à l'instruction d'une demande d'autorisation d'exploiter le poste D2 (AP 2011-252-0005 du 10/11/2011) ;
- pour l'ex dépôt TOTAL (EPPLN1) par les différents arrêtés réglementant l'activité du dépôt (notamment AP 181 du 03/12/2001 modifié).

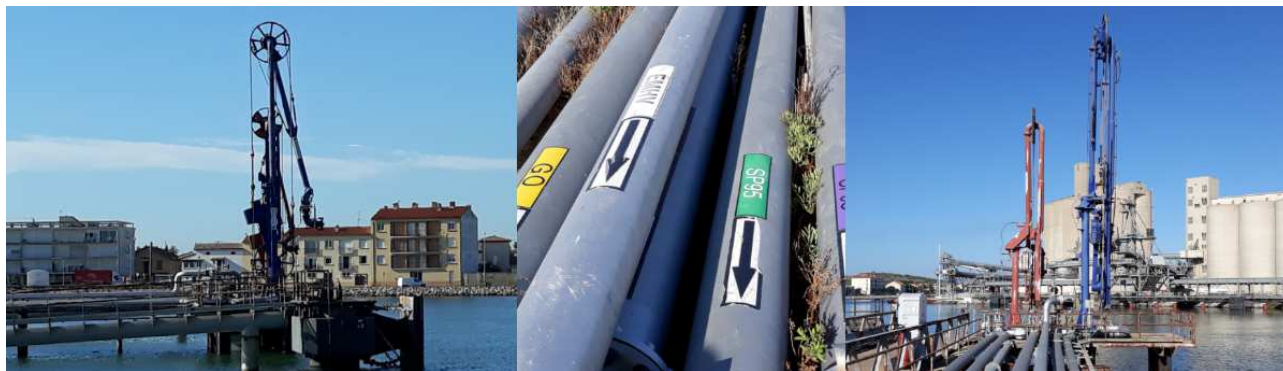
Pour l'analyse du porter à connaissance, la société EPPLN a principalement considéré le dossier (étude d'impact et de dangers) joint à la demande d'autorisation déposé par la société DYNEFF en 2010.

## II - DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PAR BATEAU

Les installations de réception par bateaux depuis la darse pétrolière situées sur l'apportement comprennent, les bras de chargement-déchargement et les collecteurs de réception (manifolds).

Le poste de réception bateau d'EPPLN sur la darse est équipé de deux bras de déchargement. Ces bras articulés, de diamètres nominaux respectifs 10" et 8", sont raccordés à un manifold, d'où partent :

- cinq (5) tuyauteries vers le parc de stockage EPPLN1 ;
- deux (2) tuyauteries vers le parc de stockage EPPLN2 ou vers le terminal terrestre par un jeu de vannes manuelles.



Le poste de déchargement D2 est constitué d'une plateforme et passerelle avec caillebotis posées sur des pieux battus.

Les assises des bras de déchargement sont indépendantes de la plateforme et reposent sur pieux battus ; le moment des forces lié au déploiement des bras n'a donc aucune incidence sur la plateforme.

Le navire s'appuie sur des Ducs d'Albe, indépendants de la plateforme.

Les bras sont constitués d'un ensemble de tuyauteries en acier revêtues d'une peinture anticorrosion et raccordées entre elles par 3 ensembles de raccords articulés.

Les bras sont manutentionnés manuellement à l'aide d'une corde attachée à l'extrémité du tube externe. Ils sont de type DCMA (équilibré par double contrepoids). Les bras de déchargement sont connectés au manifold du navire par un raccord à fixation rapide.

Le déchargement du navire s'effectue par l'intermédiaire des pompes du navire. Chaque pied de bras est équipé d'un clapet anti-retour et d'une vanne de sectionnement manuelle. Le manifold du quai D2 est équipé de 7 vannes manuelles.

Les bras de déchargement ne possèdent pas d'équipement électrique et n'utilisent pas d'air instrument.

Le bras de 10" (bleu sur la photo du présent paragraphe) multi produits est équipé d'un système de sécurité de type PERC, à déconnexion rapide, permettant en cas d'arrachement du bras une isolation immédiate des 2 parties (bras et tronçon restant accrochés au manifold du navire).

Le bras de 8" (rouge sur la photo du présent paragraphe), d'une fabrication antérieure, initialement construit pour le transfert de produits pétroliers, ne peut être modifié de façon à disposer d'un système de largage rapide. De ce fait, ce bras n'est plus utilisé pour le déchargement des hydrocarbures, mais dédié au déchargement des EMAG (esters méthyliques d'acide gras), produits non inflammables et non classés.

Par ailleurs, dans le cadre de l'évolution de la demande en essences additivées en biocarburant, EPPLN prévoit de modifier sa logistique éthanol pour recevoir l'éthanol par bateau, en sus des camions. Le bras de 10" sera ainsi utilisé ainsi qu'une des 7 canalisations existantes, à partir du manifold du poste D2.

### III - EVOLUTION DE L'INSTALLATION : ÉTAT INITIAL – ÉTAT ACTUEL

Le porter à connaissance comprend une comparaison des principaux éléments de description de l'état initial du poste D2, correspondant au DDAE déposé par DYNEFF en 2010 et l'état actuel de l'apportement.

Ce comparatif montre qu'il n'y a pas eu d'évolution sur le poste de déchargement.

Etat initial	Etat actuel	Commentaires
Description des installations de réception par bateau de DYNEFF	Description des installations de réception par bateau d'EPPLN	Écarts ou évolution
<p>Les produits déchargés par TOTAL, DYNEFF et DPPLN sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des hydrocarbures liquides : GO, FOD, Essence et Ethyl-Tertio-Butyl-Ether (ETBE)</li> <li>- des EMAG.</li> </ul>	<p>Les produits déchargés par EPPLN sont des hydrocarbures liquides et EMAG.</p> <p>EPPLN prévoit à court-terme de décharger de l'éthanol</p>	<p>Le dépôt DPPLN est définitivement arrêté.</p> <p>EPPLN a pour projet d'alimenter son dépôt en éthanol par navire compte tenu du développement des biocarburants</p>
<p>DYNEFF et DPPLN exploitent le bras de chargement (8") situé le plus au sud.</p> <p>Le deuxième bras (10") est exploité par la société TOTAL.</p> <p>Un troisième bras est exploité par la société ANTARGAZ (Gaz inflammables)</p> <p>Le bras DYNEFF est raccordé à 2 tuyauteries vers DPPLN2, tandis que EPPLN (EX TOTAL) dispose de 4 tuyauteries vers EPPLN1.</p>	<p>Le poste D2 d'EPPLN comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 bras de déchargement de diamètres nominaux de 10" et 8",</li> <li>• raccordés à un manifold, d'où partent 5 tuyauteries vers EPPLN1 et 2 tuyauteries vers EPPLN2 ou vers le terminal terrestre</li> </ul>	<p>Le bras et la tuyauterie ANTARGAZ ont été supprimés</p> <p>Seuls les 2 bras hydrocarbures subsistent exploités par EPPLN, comme précédemment.</p> <p>Le bras DYNEFF de 8" non équipé de PERC, est dédié aux déchargements d'EMAG, produits non inflammables et non classés.</p> <p>Le bras TOTAL de 10" est dédié à tous les déchargements d'hydrocarbures classés ou non classés.</p>
<p>Les débits de déchargement, à 8 bars, sont de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 850 m³/h pour les GO/FOD/ EMHV/ ETBE</li> <li>• 700 m³/h pour les essences.</li> </ul>	<p>Les débits de déchargement, à 8 bars, sont de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 850 m³/h pour les GO/FOD/ETBE</li> <li>• 600 m³/h pour les EMHV</li> <li>• 600 m³/h pour les essences.</li> </ul>	<p>La situation est identique pour les produits pétroliers classés.</p> <p>Le débit pour les essences est de 600 m³/h en cohérence avec les capacités des tuyauteries et les consignes de déchargement</p>
<p>Les bras de déchargement sont à manœuvre entièrement manuelle. Ils sont de type DCMA (équilibré par double contrepoids) et connectés au manifold du navire par un raccord à fixation rapide.</p> <p>Ils ne possèdent pas d'équipement électrique et n'utilisent pas d'air instrument</p>	<p>Sans changement</p>	<p>La composition des 2 bras est la même en 2009 et 2020 ; seul change le fait que le bras bleu, plus récent, est équipé du système PERC, à déconnexion rapide, permettant en cas d'arrachement du bras une isolation immédiate des 2 parties (bras et tronçon restant accrochés au manifold du navire).</p>

Etat initial	Etat actuel	Commentaires
Description des installations de réception par bateau de DYNEFF	Description des installations de réception par bateau d'EPPLN	Écarts ou évolution
Chaque pied de bras est équipé d'un clapet anti-retour et d'une vanne de sectionnement manuelle.	Sans changement	La situation est identique

#### **IV - ANALYSE DE L'INSPECTION SUR LE CARACTÈRE SUBSTANTIEL OU NON DE LA MODIFICATION**

##### **IV.1 Positionnement par rapport au 1<sup>er</sup> critère de l'article R. 181-46.I (renvoyant à l'article R. 122-2 du code de l'environnement sur l'évaluation environnementale)**

L'activité de chargement est visé par la rubrique 1434-2 « Installations de chargement ou de déchargement desservant un stockage de liquides inflammables soumis à autorisation » sous le régime de l'autorisation sans seuil.

Le chargement / déchargement d'éthanol n'est pas visé par la rubrique 1434 ni par une autre rubrique de la nomenclature ; ce chargement / déchargement est considéré comme une activité annexe du stockage.

Il n'y a pas d'évolution du classement d'autant que les débits de déchargement sont inchangés voire diminués pour les essences.

La demande de mise à jour n'est donc pas substantielle au titre du 1<sup>er</sup> critère de l'article R. 181-46.I.

##### **IV.2 Positionnement par rapport au 2<sup>e</sup> critère de l'article R. 181-46.I (seuils et critères de l'arrêté ministériel du 15 décembre 2009)**

L'arrêté du 15 décembre 2009 fixe certains seuils et critères pour :

- I. certaines installations listées en annexe de cet arrêté ayant une activité utilisant des solvants organiques ;
- II. les installations relevant des activités mentionnées en annexe III de cet arrêté ;
- III. les installations de stockage de pétrole, de produits pétrochimiques ou de produits chimiques : toute modification des capacités nominales supérieure ou égale à 200 000 tonnes ou plus ;
- IV. les installations relevant de la directive dite IED relative aux émissions industrielles, ayant atteint les seuils indiqués au sein des rubriques 3xxx.

Au vu du dossier de porter à connaissance, le projet n'est concerné par aucun seuil ou critère de l'arrêté ministériel du 15 décembre 2009. La demande de mise à jour n'est donc pas substantielle au titre du 2<sup>e</sup> critère de l'article R. 181-46.I.

##### **IV.3 Positionnement par rapport au 3<sup>e</sup> critère de l'article R. 181-46.I (dangers et inconvénients supplémentaires)**

Le porter à connaissance comprend une analyse de l'évolution des impacts par rapport aux données de l'étude d'impact figurant dans la demande d'autorisation DYNEFF de 2010/2011, qui ne fait pas ressortir de changement notable, à savoir :

- La fréquence de déchargement des navires est équivalente pouvant varier de 4 à 8 /mois en fonction de la taille des navires, le maxi correspond au cumul des fréquences au D2 de DYNEFF et TOTAL en 2011.
- Des émissions fugitives de COV sont émises dans l'environnement lors du débranchement du raccord rapide « navire - bras de déchargement » avec un bras de 10". Les mesures de prévention sont inchangées : bras de déchargement régulièrement entretenu, vidange du bras en fin de déchargement.
- Les opérations de déchargement ne génèrent pas d'effluents liquides en fonctionnement normal, à l'exception de quelques égouttures occasionnées lors du débranchement du bras : il n'y a pas, en fonctionnement normal, d'impact lié aux hydrocarbures liquides (absence de rejets dans le milieu naturel). A noter qu'EPPLN prévoit d'améliorer la cuvette de rétention destinée à recueillir ces égouttures, positionnée sur le ponton.

- Le bras de déchargement est vidangé par aspiration. Les égouttures sont collectées au point de raccordement par un bac de collecte prévu à cet effet.
- Les sources sonores sont liées aux pompes et moteurs du navire : il n'y a pas d'évolution depuis 2011, la durée d'apponement est limitée au strict minimum. Les pompes étant situées sur le navire pétrolier, le poste de déchargement D2 n'émet pas de vibrations.
- Les déchets produits sont liés aux opérations de maintenance : emballages souillés (graisses) et pièces métalliques usagées : pas de modification.
- L'impact lié aux émissions olfactives, considéré comme négligeable, est inchangé.
- La darse pétrolière est éclairée en permanence pour des raisons de sécurité. Les éclairages situés en limite de propriété sont dirigés vers le sol.
- Le déchargement d'éthanol ne modifie pas les impacts : l'éthanol est un produit issu de l'industrie agroalimentaire, dont les émissions dans l'air (COV), dans l'eau, dans les sols, présentent des effets limités, comparés à ceux des produits pétroliers, dont notamment les essences. L'éthanol ne produit pas de mauvaises odeurs.

Le porter à connaissance comprend également une notice de réexamen de l'étude des dangers figurant dans la demande d'autorisation DYNEFF de 2010/2011, qui ne fait pas non plus ressortir de changement notable, à savoir :

- Évolution des référentiels : Les 2 référentiels professionnels de bonnes pratiques en matière de sécurité considérée dans l'étude des dangers de 2010 qui sont le guide GTDLI (2008) et l'ISGOTT (5ème édition de 2006) n'ont pas évolués ;
- Nouvelles technologies disponibles en matière de MMR : la majeure partie des MTD pour ce type d'installation est donnée dans le guide GTDLI et l'ISGOTT. La dernière MTD concerne la mise en place d'un PERC installée suite à l'instruction de la demande de 2009.
- Évolutions scientifiques et techniques concernant les substances et phénomènes dangereux : les produits transférés n'ont pas évolué depuis 2011 (GO/FOD/Essences/EMHV/ETBE)
- Nouvelles réglementations mises en place et les arrêtés préfectoraux du site : l'objet du PAC est de mettre à jour la situation administrative de l'apponement d2 suite aux évolutions de l'autorisation du dépôt EPPLN1 ;
- Écarts constatés par l'inspection des installations classées (inspections, arrêtés de mise en demeure...) ou à la suite des contrôles internes et l'efficacité des dispositions prises en réponse : les écarts constatés par l'inspection notamment lors de la dernière inspection du 27/09/2019 ont été pris en compte. Le PAC comprend un audit de vérification de la conformité de l'apponement avec les prescriptions de l'arrêté du n°2011.252-0005 du 10/11/2011 qui ne fait pas ressortir de non-conformité ;
- Retour d'expérience en matière de maintien de l'intégrité, dans le cadre du plan de modernisation des installations industrielles pour les équipements qui y sont soumis : le plan de modernisation des installations industrielles, encadré par l'arrêté du 4 octobre 2010, ne concerne pas le poste D2 qui se résume à un bras de déchargement et un manifold (groupe de vannes). Toutefois, ce poste fait l'objet d'un PSM (Plan de surveillance et de maintenance) des éléments du D2 intégré au SGS du dépôt EPPLN1 ;
- Modifications intervenues sur les installations et procédés depuis la dernière révision de l'étude de dangers ayant un impact sur les scénarios de l'EDD : les modifications intervenues concernent une amélioration de la sécurité, avec la mise en place du dispositif PERC, l'amélioration de la procédure de déchargement des navires avec la mise en place d'une balise « Stop Pumping », les lignes ont été équipées de manomètres de pression alarmés sur la supervision du dépôt ;
- Défaillances éventuelles des MMR, retours d'expérience des exercices de mise en œuvre des plans d'opérations internes (POI) et des PPI : le PAC ne signale pas d'éléments particuliers par rapport à ces aspects ;
- Évolution des enjeux présents autour du site : le PAC signale que la situation s'est améliorée en 2011 du fait déplacement du centre de convalescence Francis Vals, situé à 250 m, au Sud-est du poste D2. Par ailleurs dans le cadre de l'extension du port, la suppression de l'accès public à la route passant au Sud-Est de l'apponement D2 et la clôture de l'extension portuaire, ont fortement limité la présence de personnes et le passage de véhicules dans cette zone ;

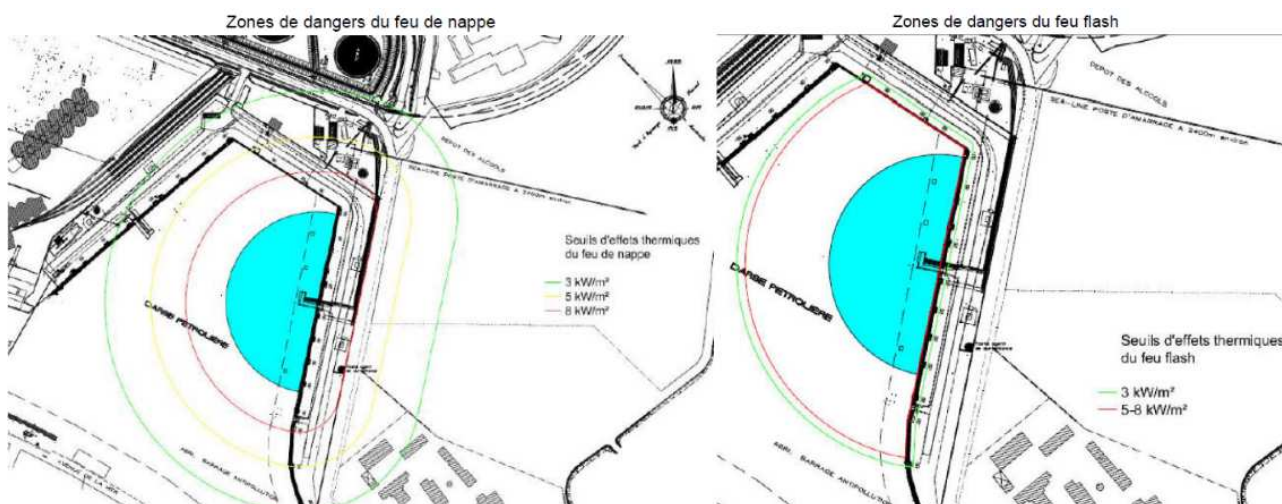
- **Analyse des risques** : le scénario retenu dans l'étude des dangers de référence est un épandage, suite à une rupture guillotine du bras de déchargement navire, durant 3 minutes, délai justifié par la présence de deux personnes sur place : 1 personne de quart sur le bateau et le gardien nommé par l'exploitant présent au poste D2 pendant toute la durée du dépotage, équipés de radios.

Les débits de déchargement, à 8 bars, sont inchangés pour les GO/FOD/ETBE (850 m<sup>3</sup>/h) et diminué pour les essences (600 m<sup>3</sup>/h) : les débits de déchargement et pression sont considérés les mêmes que pour la situation initiale ;

Depuis l'EDD de 2010/2011 le délai de 3 minutes est consolidé avec la mise en place du dispositif PERC, la mise en place d'une balise « Stop Pumping », l'équipement des lignes de manomètres de pression alarmés sur la supervision du dépôt, la présence d'une personne supplémentaire en supervision pendant le dépotage.

Les phénomènes dangereux étudiés, feu de nappe (FEUN), feu flash (UVCET), UVCE (UVCEP) et la méthodologie basée sur la méthode multi-energy pour flash fire/UVCE et le modèle GTDLI pour le feu de nappe, sont inchangés les distances d'effets sont de ce fait inchangées :

PhD	SELS	SEL	SEI	SEII	SELS : seuil des effets létaux significatifs
FEUN	35	65	105	NA	SEL : seuil des effets létaux significatifs
UVCET	60	60	70	NA	SEI : seuil des effets irréversibles
UVCEP	NA	30	85	170	SEII : seuil des indirects irréversibles
					NA : non applicable



Pour ce qui concerne la probabilité des PhD, l'étude des dangers de 2010/2011 a retenu une classe de probabilité E sur la base de 4 bateaux/mois. En prenant le cumul du trafic généré correspondant aux 2 anciens dépôts (8 bateaux/mois), le PAC indique que les scénarios UVCE/FEUN ont une fréquence de  $6,62 \cdot 10^{-6}$  ce qui ne modifie pas la classe de probabilité E. La matrice de criticité reste inchangée, malgré les améliorations apportées évoquées ci-avant.

Le PAC comprend également un scénario pour l'éthanol qui montre que les effets sont inférieurs à ceux des hydrocarbures.

### Conclusion :

Au vu de ces éléments, l'inspection des installations classées considère que le PAC ne fait pas ressortir des dangers et inconvénients significatifs nouveaux pour les intérêts mentionnés à l'article L. 181-3. La modification n'est donc pas substantielle au titre du 3<sup>e</sup> critère de l'article R. 181-46.I.

## **V - PROPOSITIONS DE L'INSPECTION**

Par courrier du 04/06/2020, la société EPPLN a porté à la connaissance de Mme La préfète les modifications survenues sur l'apportement D2.

Il ressort qu'il s'agit de modifications administratives liées à l'évolution de l'organisation de l'exploitation des dépôts pétroliers sur le port de Port-la-Nouvelle, à savoir une seule société d'exploitation, EPPLN qui succède à TOTAL et DYNEFF et la décision d'encadrer l'activité de déchargement des navires au poste D2 par un arrêté séparé des autorisations d'exploiter les dépôts.

L'autorisation DYNEFF avait fait l'objet d'une instruction en 2010/2011, alors que l'autorisation TOTAL était comprise dans l'autorisation du dépôt. De ce fait les études d'impact et de dangers du dossier de 2010/2011 a servi de référence pour l'analyse de l'évolution de la situation.

Cet appontement ne comprend que des vannes et canalisations et en particulier il n'y a aucune source d'énergie. L'analyse de l'évolution des impacts et dangers ne fait pas ressortir de modification par rapport à la situation antérieurement autorisée.

Après examen du dossier, l'inspection des installations classées considère que cette demande de mise à jour de la situation administrative de l'appontement D2 n'est pas substantielle.


Parallèlement à cette demande de régularisation administrative des autorisations de déchargement, EPPLN a formulé 2 demandes mineures de modification des prescriptions concernant la période de réalisation des contrôles des niveaux sonores et le type d'extincteurs présents sur l'appontement pendant les opérations de déchargement. EPPLN souhaite également décharger des navires d'éthanol compte tenu du développement des biocarburants.

L'inspection propose de prendre en compte ces demandes par une modification de l'arrêté préfectoral n° 2011252-0005 du 10/11/2011 autorisant la société DYNEFF à exploiter une installation de déchargement desservant des stockages de liquides inflammables soumis à autorisation.

Un projet d'arrêté préfectoral complémentaire est joint en annexe.

Il a été communiqué à l'exploitant par l'inspection le 09/06/2020. L'exploitant a émis des observations par mail du 17/06/2020 qui ont été prises en compte.

Cette modification n'entraînant pas d'impact nouveau significatif et suivant les dispositions prévues par l'article R. 181-45 du code de l'environnement, l'inspection propose de ne pas consulter le CODERST sur ce projet d'arrêté préfectoral complémentaire.

APPROBATEUR / VÉRIFICATEUR	RÉDACTEUR
Le chef de l'UID 11/66	L'inspecteur de l'environnement
Laurent DENIS	
DATE : 19/06/2020	Thomas ZETTWOOG