

PREFET DE LA REGION POITOU-CHARENTES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Poitou-Charentes

Service connaissance des territoires
et évaluation
Division évaluation environnementale

Nos réf. : SCTE/DEE - FP – N° 1688

Affaire suivie par : **Fabrice Pagnucco**
fabrice.pagnucco@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 05 49 55 63 44
Courriel : scte.dreal-poitou-charentes@developpement-durable.gouv.fr
S:\SCTE-DEE\dossiers_instruits\17\Autre\La_rochelle_canalisation_sisp\avis_AE.odt

Poitiers, le 19 décembre 2012

Avis de l'autorité administrative
compétente en matière d'environnement

Décret n° 2011-2019 du 29 décembre
2011

Contexte du projet
Demandeur : SISP
Intitulé du dossier : demande d'autorisation d'exploiter une canalisation de transport multifluides
Lieu de réalisation : commune de La Rochelle
Nature de l'autorisation : Demande d'autorisation de transport par canalisation
Autorité en charge de l'autorisation : Madame la Préfète de Charente-Maritime
Le dossier est-il soumis à enquête publique ? OUI
Date de saisine de l'autorité environnementale : 5 novembre 2012
Date de l'avis de l'Agence Régionale de Santé : réputé sans observation en date du 5 décembre 2012
Date de l'avis du Préfet de département : 5 novembre 2012

Contexte réglementaire

Les éléments détaillés relatifs au contexte réglementaire du présent avis sont reportés en annexe. Conformément au décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011, le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont il est tenu compte des préoccupations environnementales dans le projet.

Il est porté à la connaissance du public et du maître d'ouvrage et fait partie constitutive du dossier d'enquête publique.

Il vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux.

Analyse du contexte du projet

Le projet objet du présent avis, déposé par la société SISP, consiste à réaliser une canalisation de transport entre le môle d'escale maritime du Grand Port Maritime de La Rochelle et le dépôt d'hydrocarbures exploité par la société SISP, dans l'enceinte du Grand Port Maritime. Cette canalisation de transport multifluides servira à acheminer différents produits. Elle permettra en particulier d'acheminer du méthanol depuis le môle d'escale, grâce au bras de connexion qui sera installé, jusqu'aux réservoirs à double parois de stockage à l'intérieur du dépôt. Ces deux installations (bras de connexion et réservoirs à double parois), appelés « logistique méthanol » font l'objet d'une demande unique d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement. Un avis d'autorité environnementale a été émis sur cette partie du programme de travaux le 21 novembre 2012¹. Le méthanol ainsi transféré permettra en partie d'alimenter l'installation de fabrication de méthylate de sodium ENVIROCAT ATLANTIQUE (projet d'unité de production située sur le site SISP, à proximité des bacs de stockage et alimentée par une canalisation d'usine – demande d'autorisation d'exploiter déposée en parallèle sur lequel un avis d'autorité environnementale a également été émis le 31 mai 2012²), et pour partie dans la production d'EMHV (ester méthylique d'huile végétale) pour la filière de production d'agrocultivants implantée dans les départements de la Loire Atlantique, de la Gironde et de la Vienne. La canalisation permettra également d'acheminer d'autres produits (essence, gazole, kerdane, éthanol, EMHV³).

La canalisation en projet, d'un diamètre de 300 millimètre (DN 300) et d'une longueur d'environ 3200 mètres, est constituée de différents tronçons. Ces tronçons seront pour partie enterrés (tronçons situés au niveau du môle d'escale et entre le viaduc d'accès au môle d'escale et l'enceinte du site SISP pour une longueur de 1500 mètres) et pour partie aériens (tronçons situés au niveau du bras de déchargement, du viaduc d'accès au môle d'escale et de l'enceinte de SISP pour une longueur totale de 1700 mètres), et seront situés à proximité de canalisations déjà existantes. Des racleurs seront également installés (au niveau de chaque extrémité de la canalisation) permettant d'assurer le nettoyage de la canalisation lors du changement de fluides transportés.



*Tracé de la canalisation
(cartographie extraite de l'étude d'impact – page 38)*

- 1 L'avis est disponible sur le site internet de la DREAL Poitou-Charentes à l'adresse suivante : <http://www.poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr/en-2012-r996.html>.
- 2 L'avis est également disponible sur le site internet de la DREAL Poitou-Charentes à l'adresse citée ci-dessus.
- 3 EMHV : ester méthylique d'huile végétale, carburant végétal obtenu par une opération de synthèse d'huile végétale et de méthanol.

Cette projet a fait l'objet d'un examen « au cas par cas » selon les dispositions définies à l'article R.122-3 du code de l'environnement. Cet examen a conduit l'autorité environnementale à imposer la réalisation d'une étude d'impact, par arrêté préfectoral en date du 30 juillet 2012⁴, compte tenu du risque de pollution et de la fragilité du milieu surplombé par la canalisation.

Le Pertuis Charentais fait en effet l'objet notamment d'un classement en site Natura 2000 au titre de la directive Oiseaux (Zone de Protection Spéciale n°5412026 « Pertuis Charentais - Rochebonne ») et au titre de la directive Habitat (Zone Spéciale de Conservation n°5400469 « Pertuis Charentais »). Les enjeux de préservation de ce milieu sont principalement liés à la protection des fonds marins et de la qualité des eaux.

Concernant l'environnement humain, le quartier d'habitation le plus proche se situe à environ 500 mètres du dernier tronçon de la canalisation. La maison d'habitation du responsable d'exploitation du dépôt jouxte quant à elle cette canalisation.

Compte tenu de la nature du projet et des caractéristiques de son environnement, le principal enjeu du projet concerne la gestion du risque de fuite de la canalisation. En effet, la canalisation surplombant l'océan est susceptible de générer une pollution en cas de fuite non maîtrisée. Une attention particulière devra également être apportée à la phase travaux de construction de cette canalisation, du fait de la présence de plusieurs sites industriels et d'autres canalisations à proximité.

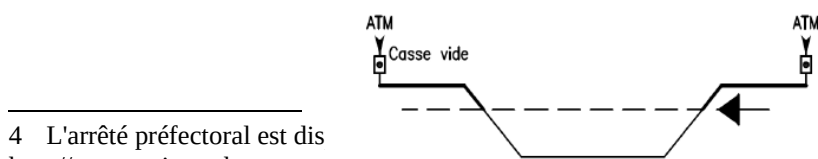
Qualité et pertinence de l'étude d'impact

L'étude d'impact comporte les différents chapitres exigés par le code de l'environnement. Elle couvre l'ensemble des thèmes requis et est proportionnée aux enjeux recensés.

Des éléments de description du projet de « logistique méthanol » sont présents dans l'étude d'impact (page 6, page 8, page 36...) mais il aurait été intéressant de réaliser une partie spécifique synthétisant les éléments du programme de travaux.

Elle présente de manière précise les mesures techniques prises pour supprimer et réduire les incidences avérées ou potentielles du projet sur l'environnement. La phase travaux est également prise en compte dans l'analyse des effets. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement et des effets potentiels du projet.

Parmi les mesures mises en œuvre, on peut relever en particulier celles relatives à la gestion d'une éventuelle pollution. En effet, toute pollution serait issue d'un dysfonctionnement de la canalisation. Plusieurs systèmes de prévention sont ainsi mis en œuvre pour assurer une collecte de ces pollutions potentielles : surface de rétention au niveau des gares de racleurs, racleur instrumenté permettant de contrôler l'intégrité de la canalisation, mode de gestion lors du transfert de fluide permettant de détecter une chute de pression indiquant la présence d'une fuite. De plus, sur la partie la plus vulnérable (passage en aérien au dessus de l'océan), deux vannes seront positionnées en entrée et en sortie du tronçon afin d'obturer cette partie de la canalisation et d'éviter le transfert de fluide en cas de fuite. La canalisation sera également pourvue, au niveau de ce tronçon, de 4 lyres⁵ (avec des coudes de long rayon pour permettre le racleage de la canalisation), ce système permettant de limiter les éventuels rejets en cas de brèche au-dessus de l'océan. En effet, plus la brèche se situera au niveau d'un point bas de la lyre, moins le volume sera important, ce dernier pouvant être au maximum de 23 m³.



4 L'arrêté préfectoral est disponible à l'adresse suivante : <http://www.poitou-charentes.fr>

5 La lyre est une forme particulière de la canalisation, constituée de coudes de long rayon et des points bas permettant ainsi de garder le fluide à l'intérieur de la canalisation en cas de rupture de cette dernière.

5 L'arrêté préfectoral est disponible à l'adresse suivante : <http://www.poitou-charentes.fr>

Schéma de principe d'une lyre de la canalisation : en cas de brèche au niveau des pointillés, le méthanol
situé en dessous de cette limite reste stocké dans la canalisation
(schéma extrait de l'étude d'impact – page 85)

Le dossier comporte une évaluation des incidences au titre de Natura 2000 conformément à l'article R.414-19 du code de l'environnement.

Le résumé non technique aborde quant à lui tous les éléments du dossier. Il est lisible et clair.

Prise en compte de l'environnement par le projet

Le projet surplombant un milieu très sensible, des éléments particuliers de gestion d'un éventuel dysfonctionnement sont nécessaires. La conception de la canalisation, et particulièrement du tronçon situé au niveau du viaduc reliant le môle d'escale au secteur terrestre du Grand Port Maritime permet de limiter les déversements accidentels dans le milieu naturel.

En cas de déversement accidentel, une procédure particulière de gestion de la pollution, rappelée dans l'étude d'impact, existe et sera mise en œuvre. En effet, le Grand Port Maritime dispose de moyens d'actions envers d'éventuels déversements et ces derniers seront mobilisés.

En cas de fuite de méthanol dans le milieu marin, cette dernière serait limitée par les principes de construction de la canalisation (lyres) et par le mode de gestion du transfert permettant de détecter les fuites par une chute de pression. En cas de déversement dans le milieu marin, la faible quantité déversée aura des conséquences minimales pour le milieu naturel, le méthanol étant biodégradable dans l'eau. La fragmentation du méthanol produit du dioxyde de carbone et de l'eau.

Les zones les plus intéressantes à terre pour la faune ont été de plus identifiées (zone de fourrés située à proximité de l'entrée du viaduc menant au môle d'escale) et seront évitées pour installer la canalisation.

Pour le Préfet et par délégation

La DREAL

signé

Anne-Emmanuelle OUVRARD

1. Cadre général :

La réglementation sur les études d'impact existe en France depuis la première grande loi de protection de l'environnement de 1976. Ses principes anticipaient les dispositions prises au niveau européen par la directive européenne 85-337 CEE du 27 juin 1985 modifiée, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Il manquait cependant jusqu'en 2009, à la transposition complète de cette directive, la désignation d'une "autorité environnementale" compétente pour donner un avis sur le projet et l'étude d'impact fournie par le maître d'ouvrage, cet avis devant rendre compte à l'autorité en charge de la décision d'autorisation et au public de la démarche d'évaluation et d'adaptation environnementales mise en œuvre par le porteur de projet.

Le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, complétant ce dispositif réglementaire, puis le décret 2011-2019 du 29 décembre 2011, désignent le préfet de région comme autorité administrative compétente en matière d'environnement pour les projets soumis à étude d'impact dont l'autorisation relève du niveau local.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement et des articles R.122-1 et suivants modifiés par les décrets sus-visés, l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation transmet, pour avis, le dossier comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement.

Cette dernière rend son avis dans un délai de deux mois maximum après avoir consulté *"au titre de leurs attributions dans le domaine de l'environnement les préfets des départements sur le territoire desquels est situé le projet..."* et *"Le ministre chargé de la santé ou le directeur de l'ARS ..."*.

L'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement est transmis à *"l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution des travaux, de l'ouvrage, ou de l'aménagement projetés"*. Cette dernière transmet l'avis au pétitionnaire et publie l'avis sur son site internet. L'avis est joint au dossier d'enquête publique, lorsqu'il y a lieu.

2. L'"avis de l'autorité environnementale" : objectifs et caractéristiques

Ainsi qu'indiqué dans la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale⁶ prise en application du décret n°2009-496 du 30 avril 2009 (extraits des pages 6 et 7) :

"l'avis émis au titre de l'autorité environnementale porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet conformément à l'article 6 §1 de la directive 85/337 (avis sur "la demande d'autorisation").

Il comporte : une analyse du contexte du projet, une analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de sa qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient et une analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet, notamment la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts.

L'avis de l'autorité environnementale vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux [...] L'avis de l'autorité environnementale est un des éléments dont l'autorité compétente pour prendre la décision d'autoriser ou d'approuver le projet tient compte pour prendre sa décision. Elle transmet cet avis au maître d'ouvrage : le dispositif repose sur la responsabilisation du maître d'ouvrage, sur son obligation de transparence et de justification de ses choix".

⁶ Circulaire du 3 septembre 2009 du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, référencée NOR : DEVD0917293C

3. Contenu de l'étude d'impact

L'article R.122-5 du code de l'environnement précise :

I.-Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

II.-L'étude d'impact présente :

1° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement et, le cas échéant, une description des principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en œuvre pendant l'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus résultant du fonctionnement du projet proposé.

2° Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L. 371-1, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments ;

3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ;

4° Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article [R. 214-6](#) et d'une enquête publique ;

- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été rendu public. Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté au titre des articles R. 214-6 à R. 214-31 mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage ;

5° Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ;

6° Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article [R. 122-17](#), et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article [L. 371-3](#) ;

7° Les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour :
- éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
- compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments visés au 3° ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3° ;

8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial visé au 2° et évaluer les effets du projet sur l'environnement et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9° Une description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées par le maître d'ouvrage pour réaliser cette étude ;

10° Les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation ;

11° Lorsque certains des éléments requis en application du II figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact ;

12° Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

III.- (ne concerne pas le présent projet)

IV. - Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci est précédée d'un résumé non technique des informations visées aux II et III. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant.