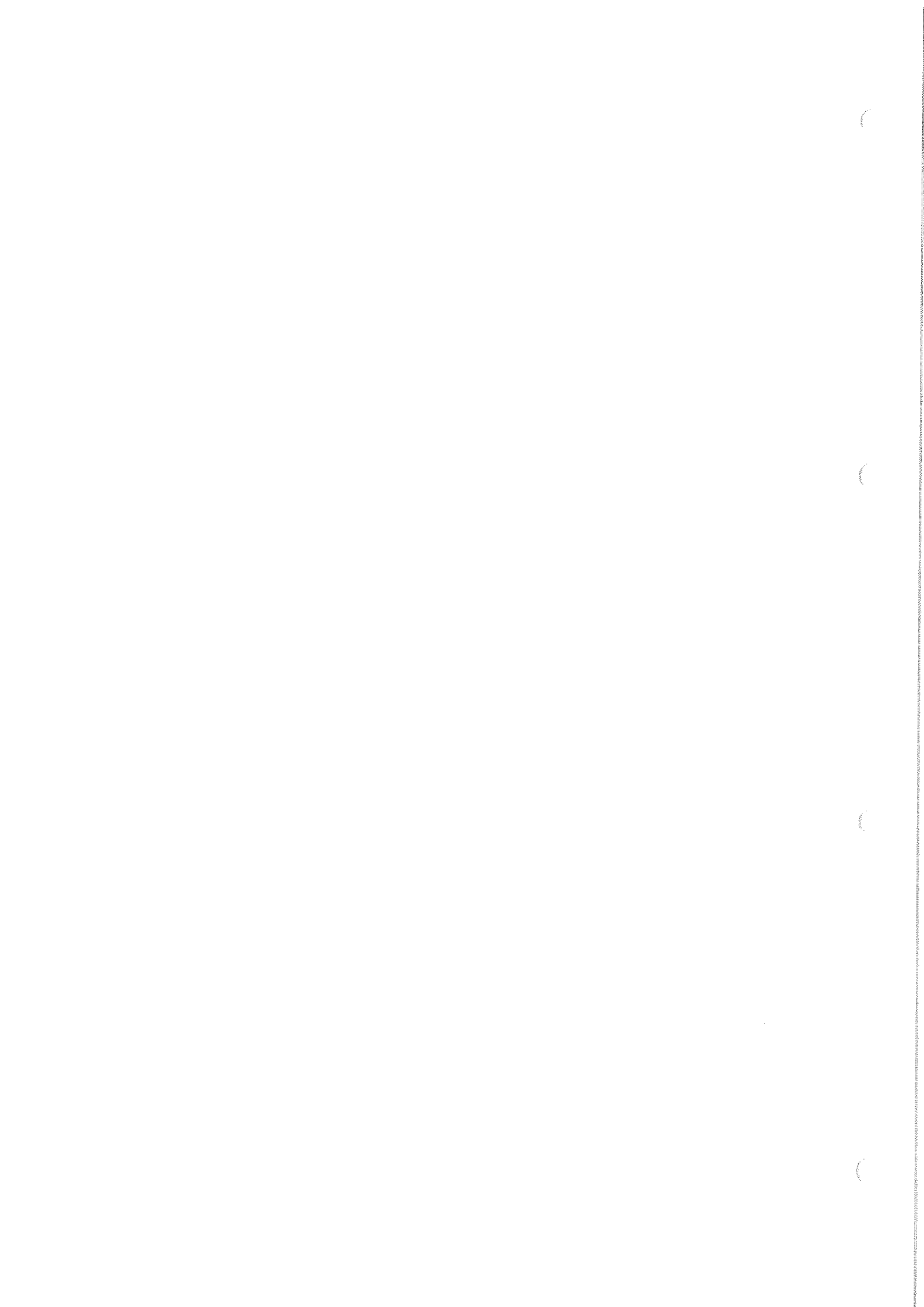


1. Identité du demandeur

Raison sociale:	SOCIETE DES DEPOTS DE PETROLE COTIERS (DPC)
Forme juridique :	Société à responsabilité limitée
Exploitant :	SOCIETE DES DEPOTS DE PETROLE COTIERS (DPC)
Adresse du siège social :	76 rue d'Amsterdam 75 009 PARIS 9
Téléphone :	01 44 53 20 50
Fax :	01 48 74 89 70
SIRET :	775 673 981 00012
RCS :	1954 B 06499
Code NAF :	5210B Entreposage et stockage non frigorifique
Personnes chargées de suivre le dossier :	Kheira HAZI - Service QHSE - Ingénieur HSE
Personne signataire du dossier :	LEMAITRE Olivier, Gérant



1. Objet du dossier

La société Dépôts de Pétrole Côtiers (ci-après DPC) exploite sur la commune de Saint-Pol-sur-Mer un établissement de stockage d'hydrocarbures, actuellement approvisionné par des canalisations gérées par les sociétés Rubis Terminal et Total.

DPC souhaite devenir indépendant pour ses livraisons de produits finis hydrocarbures et prévoit la pose d'un nouveau pipeline destiné à raccorder le site de stockage de Saint-Pol-sur-Mer aux infrastructures portuaires de la darse 6 du Grand Port Maritime de Dunkerque.

Cette canalisation permettra l'alimentation en hydrocarbures du Nord de la France à partir de la région de Dunkerque, pour cinq produits finis destinés à la commercialisation :

- essence sans plomb 95 ;
- essence sans plomb 98 ;
- gasoil (GO) ;
- fuel domestique (FOD) ;
- EMAG : huile végétale pour biocarburant.

Dans cette optique, un appontement mobile sera créé au niveau de la darse 6 pour le déchargement des produits pétroliers finis vers le pipeline.

Le présent dossier constitue la demande d'autorisation d'exploiter (DDAE) au titre de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), rubrique 1434-2 de la nomenclature.

Il a pour objet de déterminer les éléments relatifs aux dangers potentiels et à l'impact sur l'environnement résultant de l'exploitation de l'appontement. La Demande d'Autorisation d'Exploiter sera soumise à enquête publique devant conduire à la signature d'un arrêté préfectoral d'exploitation.

En parallèle du présent dossier, la construction et l'exploitation de la canalisation de transport des hydrocarbures qui sera créée dans le cadre du projet font l'objet de demandes réglementaires spécifiques, à savoir :

- un dossier d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact, au titre de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement et de la rubrique 32 de l'annexe à l'article R.122-2 du même code; le dossier a été publié le 30 avril 2013 sur le site internet de la DREAL Nord-Pas-de-Calais. Une décision de non-soumission à la réalisation d'une étude d'impact a été rendue le 27 mai 2013.
- une demande d'autorisation préfectorale de construire et d'exploiter une canalisation de transport ; la demande d'autorisation est en cours de réalisation.

2. Présentation générale du dossier

Le présent dossier répond dans son fond et dans sa forme aux articles R512-2 et suivants du Code de l'Environnement. Il comprend les parties suivantes :

- **PARTIE A (le présent document) : Présentation générale**, comprenant :
 - o l'objet et le contenu du dossier,
 - o les résumés non techniques,
 - o les plans réglementaires conformes à l'article R512-6 du Code de l'Environnement, qui exige au minimum les pièces suivantes :
 - une carte au 1/25 000^{ème} sur laquelle sera indiqué l'emplacement de l'installation,
 - un plan à l'échelle 1/2 500^{ème} au minimum des abords de l'installation jusqu'à une distance au moins égale au dixième du rayon d'affichage (ici 100 m), sur ce plan sont indiqués tous bâtiments avec leur affectation, les voies de chemin de fer, les voies publiques, les points d'eau, canaux et cours d'eau,
 - un plan à l'échelle 1/200^{ème} au minimum indiquant les dispositions de l'installation, ainsi que jusqu'à 35 mètres au moins de celle-ci, l'affectation des constructions et terrains avoisinants, ainsi que le tracé de tous les réseaux enterrés existants.
 - o la cartographie des effets des scénarii d'accidents majeurs.

- **PARTIE B : Description du site et de ses installations**, comprenant :
 - o l'identité du demandeur,
 - o la présentation de la société DPC,
 - o les capacités techniques et financières,
 - o la nature et le volume des activités faisant l'objet du présent dossier,
 - o la description des installations du site
 - o la description de l'organisation du site,
 - o la situation administrative de l'établissement ;

- **PARTIE C : Etude d'impact**, comprenant notamment,
 - o l'analyse de l'état initial du site et de son environnement,
 - o l'analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents des installations sur l'environnement et y compris pendant la phase de travaux,

*Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter un appontement d'approvisionnement en hydrocarbures
Commune de Dunkerque (59) – DPC – Partie A : Présentation générale
Rapport n°71242/D*

- les mesures envisagées par le demandeur pour supprimer, limiter et si possible compenser les inconvénients de l'installation ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes,
- l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus ;
- les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable et son articulation avec les plans et programmes mentionnés à l'article R.122-17 du Code de l'Environnement ;
- Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par 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 ;
- les conditions de remise en état du site après exploitation.

- PARTIE D : Etude de dangers

- l'identification des potentiels de dangers liés à l'environnement, aux produits et aux procédés d'exploitation ;
- l'Évaluation Préliminaire des Risques relative aux procédés, installations ou systèmes les plus critiques retenus à l'issue de la première étape. C'est une évaluation semi-quantitative permettant :
 - d'identifier les événements redoutés et les phénomènes dangereux liés à ces potentiels de dangers ;
 - d'évaluer la criticité des scénarii sur la base de l'expérience des personnes d'un groupe de travail.
- l'Étude Détaillée des Risques : c'est une analyse quantitative effectuée sur les scénarii critiques prenant en compte tous les moyens de prévention/protection existant et qui doit permettre de vérifier l'acceptabilité du risque¹ résiduel des accidents potentiels, ou le cas échéant, de proposer des mesures supplémentaires afin d'amener ces risques à un niveau acceptable.

PARTIE E : Notice relative à l'hygiène et à la sécurité du personnel qui vérifie la conformité de l'installation avec les prescriptions législatives et réglementaires.

¹ L'acceptabilité d'un risque est estimée sur les critères de probabilité d'occurrence et de gravité qui sont quantifiés.

3. Présentation des installations et des activités du site

3.1. Localisation

Le projet est localisé dans le Grand Port Maritime de Dunkerque, dans le département du Nord (59).

La zone d'appontement projetée est située au niveau de la darse 6 du Grand Port Maritime de Dunkerque, sur le quai Freycinet 13.

La canalisation de transport qui sera créée permettra de relier la zone d'appontement au site de Dépôts de Pétrole Côtiers, situé sur la commune de Saint-Pol-sur-Mer, à environ 1 km au Sud-Est de la zone d'appontement.

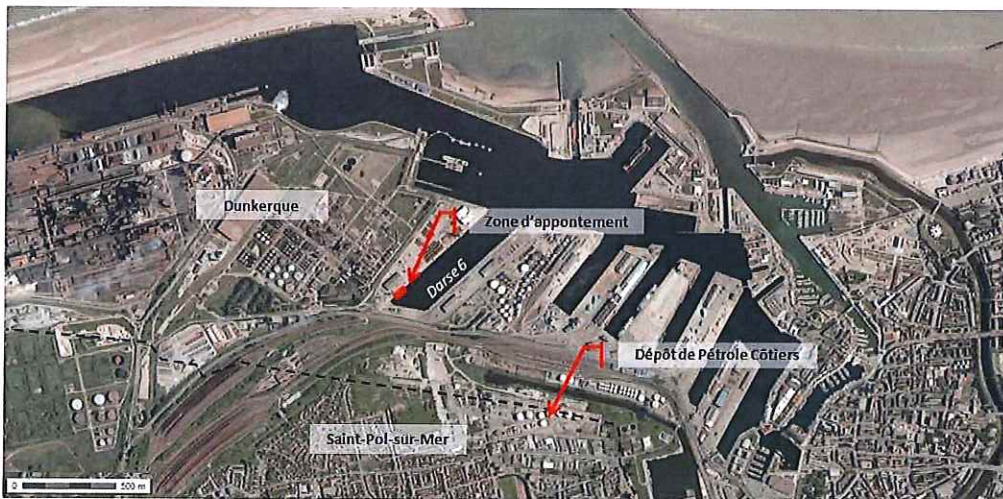


Figure 1 : Localisation du site d'étude

La zone d'appontement, qui couvre une superficie d'environ 4 400 m² de la partie Nord du terminal portuaire de la darse 6 (quai Freycinet 13), est bordée par :

- Au sud et à l'Est, la voie ferrée desservant le terminal portuaire, la darse 6 puis les darses 5, 4, 3, 2 et 1 du Grand Port Maritime de Dunkerque ;
- Au Nord et à l'Ouest, le hangar exploité par la société DEWULF, la route du Môle 6, puis les installations de la Société Raffinage Dunkerque;

Les habitations les plus proches du site d'appontement sont celles des zones résidentielles de la commune de Saint-Pol-sur-Mer, situées à 600 m au sud du site d'appontement.






ECHELLE : 1 : 5 000
FORMAT : A4



**Dossier de demande d'autorisation
d'exploiter un appontement
d'approvisionnement en
hydrocarbures sur le GPMD (59)**

*Plan réglementaire au 1/25 000 ème :
Localisation de l'installation projetée*

Légende

-  Périmètre du projet d'appontement
-  Rayon d'affichage (1 km)
-  Tracé du projet de canalisation de transport (hors périmètre du présent dossier)
-  Emprise de la société Dépôt de Pétrole Côtier
-  Emprise du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD)

Carte réalisée par : **anteagroup** Pour le compte de :



Source cartographique : **IGN**



100



3.2. Nature et volume d'activité

La zone d'appontement constituera un point d'entrée des approvisionnements en produits du dépôt exploité par DPC. Les produits déchargés depuis les navires ne feront que transiter sur la zone d'appontement avant de rejoindre le parc de stockage du site de DPC situés sur la commune de Saint-Pol-sur-Mer, via une canalisation dont la longueur sera de 1 200 m.

La zone d'appontement assurera donc la réception d'hydrocarbures liquides acheminés par navires.

Le comptage des hydrocarbures liquides réceptionnés et le transfert vers les parcs de stockage de DPC seront effectués au niveau du dépôt.

Les produits qui transiteront sur le site sont les cinq produits finis destinés à la commercialisation suivants :

- essence sans plomb 95 ;
- essence sans plomb 98 ;
- gasoil (GO) ;
- fuel domestique (FOD) ;
- EMAG : huile végétale pour biocarburant.

Le transfert des produits sera effectué par l'intermédiaire d'un bras de déchargement. Une canalisation reliera le bras de chargement à une canalisation de transport reliée au dépôt DPC.

Ces équipements vont permettre un acheminement annuel dans un premier temps d'un minimum de 550 000 tonnes et au maximum de 900 000 tonnes de produits depuis l'appontement mobile DPC situé sur la darse 6 du Grand Port Maritime de Dunkerque vers le site de stockage situé sur la commune de Saint-Pol-sur-Mer.

4. Résumé non technique de l'étude d'impact

4.1. Présentation du projet

La société Dépôts de Pétrole Côtiers exploite un établissement de stockage d'hydrocarbures, actuellement approvisionné par des canalisations depuis Rubis Terminal ou DPCO (Dépôts de Pétrole de la Côte d'Opale).

Souhaitant devenir indépendant pour ses livraisons de produits finis hydrocarbures, DPC prévoit la pose d'un nouveau pipeline destiné à raccorder le site de stockage de Saint-Pol-sur-Mer aux infrastructures portuaires de la darse 6 du Grand Port Maritime de Dunkerque.

Cette canalisation permettra l'alimentation en hydrocarbures du Nord de la France à partir de la région de Dunkerque, pour cinq produits : l'essence sans plomb 95, l'essence sans plomb 98, le gasoil (GO), le fuel domestique (FOD) et l'EMAG.

Dans cette optique, un appontement mobile, objet de ce présent dossier, sera créé au niveau de la darse 6 pour le déchargement des produits pétroliers finis vers le pipeline à une fréquence de l'ordre d'une à deux fois par semaine. Les 550 000 tonnes à 900 000 tonnes annuelles de produits déchargés depuis les navires ne feront que transiter sur la zone d'appontement d'une superficie de 4 400 m² avant de rejoindre les parcs de stockage du site de DPC situés sur la commune de Saint-Pol-sur-Mer, via la canalisation.

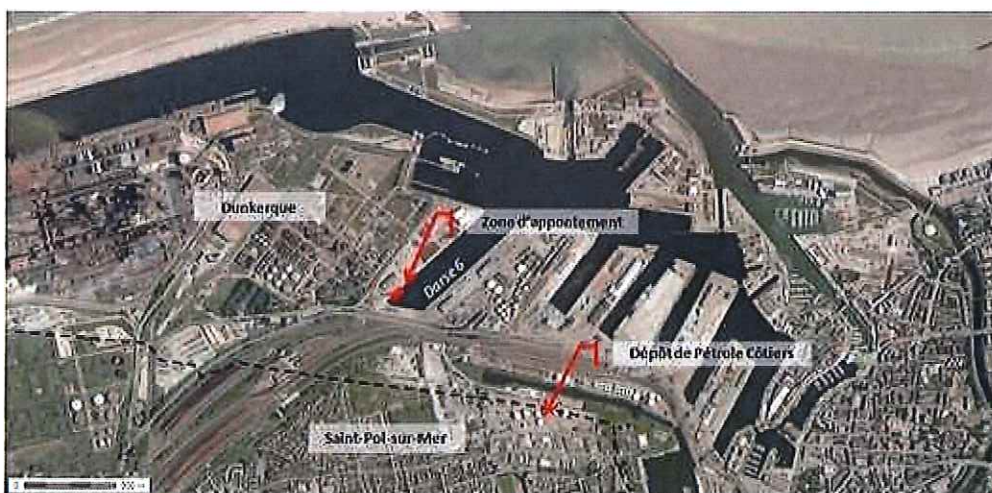


Figure 2 : Localisation du site d'étude

L'exploitation de la zone d'appontement nécessitera l'utilisation des installations et équipements suivants :

- Le bras de déchargement ;
- La canalisation rigide permettant de connecter le bras marine et la canalisation souterraine de transfert ;
- La chambre de déchargement, où est effectuée la connexion avec la canalisation souterraine de transfert vers le dépôt.



Figure 3 : Arrivée de la canalisation de transfert et localisation de la chambre de déchargement

Les activités de réception d'hydrocarbures seront exploitées soit par la société DPC, soit par une société extérieure spécialisée. Les principales étapes de déchargement par bateau sont les suivantes :

- arrivée de la barge, préparation du déchargement,
- déchargement du produit par pompage via le bras de chargement, la chambre de déchargement puis la canalisation,
- réalisation d'une chasse à l'eau après pompage du produit,
- comptage de la quantité de produit réceptionné,
- déconnexion du bras mobile et fermeture des vannes.

Le présent dossier constitue la demande d'autorisation d'exploiter (DDAE) au titre de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), rubrique 1434-2 de la nomenclature : « Installations de remplissage ou de distribution d'hydrocarbures liquides ».

4.2. Travaux de réalisation de la zone d'appontement

Les travaux nécessaires à la construction de la zone d'appontement comprennent :

- L'imperméabilisation et la stabilisation de l'emprise de la zone (travaux de terrassement) ;
- La création de la chambre de déchargement et évacuation des terres excavées (creusement d'une fosse d'une profondeur de 3 m) ;
- Installation des équipements de raccordement de la canalisation souterraine à l'intérieur de la chambre de déchargement ;

*Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter un appontement d'approvisionnement en hydrocarbures
Commune de Dunkerque (59) – DPC – Partie A : Présentation générale
Rapport n°71242/D*

- Matérialisation de l'emprise de la zone (installation de clôtures fixes et de barrières amovibles).

Les travaux de création de la zone d'appontement seront réalisés dans le même cadre que ceux liés à la création de la canalisation souterraine de raccordement entre le quai Freycinet 13 et le dépôt de DPC.

La durée totale des travaux (création de l'appontement et raccordement entre l'appontement et le dépôt) est estimée à environ 60 jours.

Les engins utilisés sont des engins de chantier classiques (pelles, niveleuses, etc.). Le nombre d'engins nécessaire à la création de l'appontement est estimé entre 1 et 5.

Le personnel en charge de la réalisation de chantier sera composé d'une équipe de 1 à 10 personnes.

Les travaux seront effectués les jours ouvrés (hors jours fériés et week-end), en période de jour (6h00 – 20h30).

4.3. Choix des aires d'étude

Trois aires d'études sont distinguées pour l'élaboration de cette étude d'impact une aire immédiate (emprise du projet), une aire d'étude rapprochée (rayon de 500 m autour du projet) et une aire d'étude éloignée (rayon de 2 km autour du projet). Elles sont définies de manière à pouvoir tenir compte de l'ensemble des impacts envisageables du projet sur l'environnement. Une aire spécifique de 10 km autour du projet a également été retenue pour l'évaluation des incidences Natura 2000.

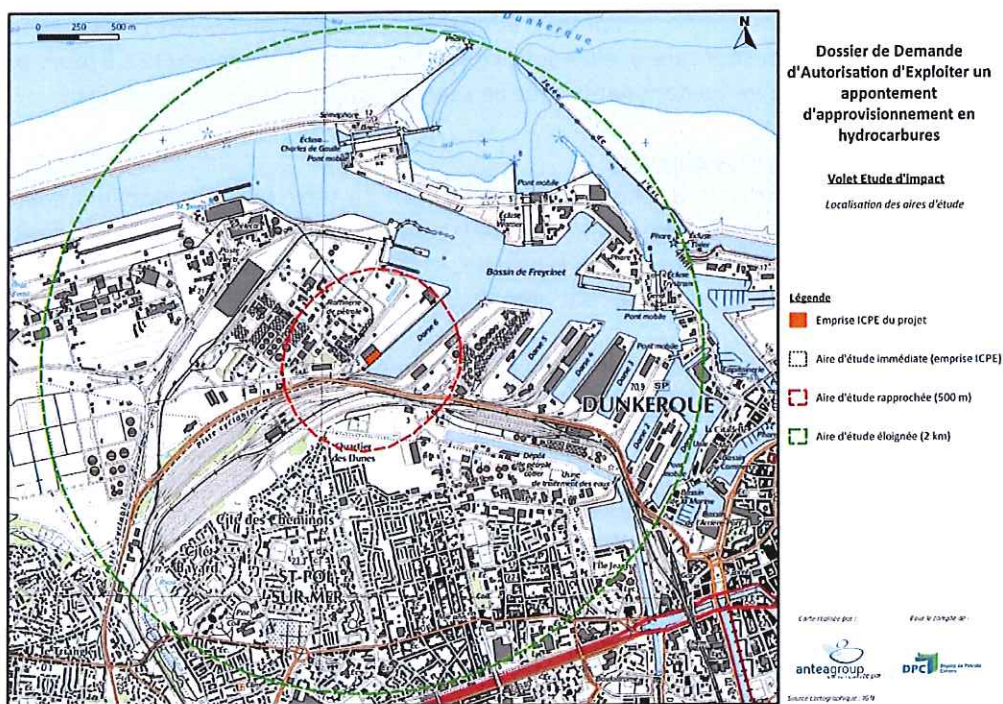


Figure 4 : Localisation des trois aires d'étude (Source : Antea Group)

4.4. Caractérisation de l'initial et analyse des effets du projet sur chaque thématique

4.4.1. Le climat

Etat initial

Le climat de la Région Nord-Pas-de-Calais est un climat océanique, caractérisé par de faibles amplitudes thermique. Les précipitations sont peu abondantes (les précipitations supérieures à 10 mm sont rares), elles sont cependant assez fréquentes (121,6 jours par an en moyenne). Les vents dominants sont de secteur Sud/Sud-Ouest et Nord-Est.

Effets du projet en phase chantier

Le chantier sera à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre liées au fonctionnement des engins de chantier, au déplacement du personnel de chantier et à la consommation d'énergie de certains équipements. Néanmoins, le nombre d'engins sera faible, la durée du chantier limitée et les engins seront homologués et entretenus.

Des mesures seront prises en compte pour limiter les effets (entretien des véhicules, arrêt des véhicules lorsqu'ils ne sont pas utilisés...).

Les impacts sont directs, négatifs, temporaires et faibles.

Effets du projet en phase d'exploitation

L'exploitation de la zone d'appontement induit des consommations d'énergie électrique (fonctionnement des sécurités) et de carburant (lors des chasses d'eau).

Les impacts sont directs, négatifs, permanents et négligeables

4.4.2. La qualité de l'air

Etat initial

La qualité de l'air du secteur d'étude est bonne: aucun dépassement n'a été constaté suite à l'analyse des concentrations de tous les polluants. Seule la valeur limite pour l'ozone et les particules PM10 ont été dépassées en 2009.

Effets du projet en phase chantier

Le chantier pourra être à l'origine d'émissions atmosphériques de poussières et de gaz d'échappement. Néanmoins, la durée des travaux et l'ampleur du chantier sont faibles (nombre de personnes et nombre d'engins faibles).

Des mesures seront prises en compte pour limiter les effets (vitesse réduite des véhicules, plan de circulation, arrosage du terrain si nécessaire ...).

Les impacts sont directs, négatifs, temporaires négligeables

Effets du projet en phase d'exploitation

Les différents rejets atmosphériques générés par l'exploitation de la zone d'appontement sont les COV et les gaz de combustion du groupe motopompe diesel (chasse à l'eau). La réalisation d'un programme d'inspection périodique des

équipements permettra de limiter les émissions atmosphériques. Le bras marine est platiné entre chaque déchargement. Il n'y aura ainsi pas de mise à l'air libre du bras (fonctionnement en circuit fermé).

Les impacts sont directs, négatifs, permanents et négligeables

4.4.3. La topographie

Etat initial

La topographie est homogène et ne présente pas d'irrégularités

Effets du projet en phase chantier

Seule la création de la fosse de déchargement induira le creusement d'une fosse de 45 m³.

Les impacts sont directs, négatifs, permanents et faibles.

Effets du projet en phase d'exploitation

Cette phase ne présentera pas d'impact supplémentaire à celle de la phase travaux.

Les impacts sont directs, négatifs, permanents et faibles.

4.4.4. La qualité des sols et des eaux souterraines

Etat initial

Le site du projet est une zone d'avancée en remblais sur la mer construite pour le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), partiellement imperméabilisé pour les plateformes portuaires. Aucun site et sol pollué n'a été identifié au droit du site d'étude et dans le périmètre rapproché.

Le sol est partiellement imperméabilisé au niveau du site du projet. La masse d'eau souterraine en présence est celle des « Sables du Landénien des Flandres », dont l'objectif de « Bon état qualitatif et quantitatif » est fixé à 2015. Aucun captage de la ressource en eau souterraine n'est présent dans un rayon d'un km autour du site.

Effets du projet en phase chantier

Des pollutions accidentelles peu étendues sont susceptibles de survenir en cas d'anomalie sur les véhicules ou matériels, ... Des dispositions seront prévues pour éviter toute pollution (mise en place de rétention, sensibilisation du personnel à la préservation de l'environnement, ...).

Les impacts sont directs, négatifs, temporaires et faibles.

Effets du projet en phase d'exploitation

La manipulation des hydrocarbures peut être à l'origine de pollution accidentelle (fuites en cas de rupture du bras de déchargement, ...). Un opérateur sera toujours présent lors du déchargement. Des mesures seront mises en place pour limiter les effets (vérification périodique des équipements, ...).

Les impacts sont directs, négatifs, permanents et faibles.

4.4.5. Les eaux superficielles

Etat initial

Le site est localisé sur le quai de la Darse 6 du GPMD pour lequel les mesures de la qualité des eaux font état d'une bonne qualité des eaux en 2010. Le site d'étude n'est pas soumis au phénomène de marées. Le réseau hydrographique du secteur est marqué par la présence de nombreux canaux, dont le plus proche est le canal de Bourbourg qui longe le Nord du dépôt de DPC.

Effets du projet en phase chantier

Les travaux d'aménagement du site, la circulation des engins et le ruissellement sur les surfaces imperméabilisées en cas d'événements pluvieux peuvent être à l'origine de rejets de matières en suspension et de polluants, ainsi qu'une source de pollution accidentelle potentielle. Des mesures sont prises pour limiter les impacts (mises en place de surfaces étanches, sensibilisations du personnel, ...).

Les impacts sont directs, négatifs, temporaires et faibles.

Effets du projet en phase d'exploitation

Des pollutions accidentelles des eaux de la darse pourraient survenir en cas de fuite d'hydrocarbures lors du déchargement des navires (mauvaise fixation des flexibles, ...). Les hydrocarbures étant moins denses que l'eau flotteront en surface et pourront être confinés à l'aide de boudins flottants (absence de marées sur le Port Est). Les mesures prises sont les mêmes que celles pour limiter les impacts sur les sols et les eaux souterraines.

Les impacts sont directs, négatifs, permanents et faibles.

4.4.6. Les consommations d'eau

Effets du projet en phase chantier

L'eau consommée en phase chantier répondra aux besoins sanitaires du personnel. La consommation sera faible (peu de personnel). En cas de besoin, l'eau pour l'arrosage des pistes proviendra du réseau d'eau existant.

Les impacts sont directs, négatifs, temporaires et négligeables.

Effets du projet en phase d'exploitation

La consommation d'eau pour l'exploitation est liée aux eaux d'extinction d'incendie (ponctuelles, pompées dans [la Darse](#)), et aux eaux utilisées pour les opérations de chasses d'eau (environ 16 200 m³/an, pompée dans [le canal de dérivation](#)).

Les impacts sont directs, négatifs, permanents et modérés.

4.4.7. La gestion des effluents

Etat initial

Le réseau d'assainissement du quai Freycinet 13, géré par le GPMD, a été réhabilité.

Effets du projet en phase chantier

Les effluents à gérer en phase de chantier sont les eaux pluviales ruisselant sur la zone d'aménagement (gestion via le réseau d'assainissement existant au niveau du quai Freycinet 13) et les eaux usées domestiques (volume négligeable).

Les impacts sont directs, négatifs, temporaires et négligeables.

Effets du projet en phase d'exploitation

Les effluents susceptibles d'être générés en phase d'exploitation sont les eaux de ruissellement sur l'aire d'appontement (récupérées par le réseau d'assainissement existant du quai Freycinet 13) et des eaux confinées dans la rétention de la chambre de déchargement (collectées et éliminées par un prestataire agréé ou transportées dans le bassin d'orage sur le dépôt DPC).

Les impacts sont directs, négatifs, permanents et négligeables.

4.4.8. Le milieu naturel

Etat initial

3 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) et 3 sites Natura 2000 sont présents dans un rayon de 2 km autour du site d'étude.

D'après l'atlas cartographique du SRCE en cours d'élaboration, le site d'étude s'inscrit sur des espaces artificialisés constituant un « élément fragmentant ». Le site n'est pas localisé au niveau d'un réservoir de biodiversité et n'intercepte pas de corridor écologique.

Effets du projet en phase chantier

Les effets du projet en phase de chantier sur le milieu naturel surviendraient en cas de fuites accidentelles de produits dans la darse 6. Toutefois, les zones naturelles sont situées à une distance relativement importante du site du projet et le phénomène de marées est absent de cette zone. Des mesures seront prises pour confiner les eaux polluées en cas de fuite.

Les impacts sont directs, négatifs, temporaires et négligeables.

Effets du projet en phase d'exploitation

De la même manière, les effets du projet en phase d'exploitation sur le milieu naturel surviendraient en cas de fuites accidentelles de produits dans la darse 6. Excepté l'EMAG, les produits qui transiteront sont toxiques pour les organismes aquatiques et peuvent ainsi entraîner des effets néfastes à long terme pour l'environnement aquatique. Néanmoins, l'état initial a mis en évidence le faible niveau de biodiversité des eaux de la darse 6 du GPMD et la forte imperméabilisation de la zone qui réduit la probabilité de présence d'espèces floristiques et faunistiques. Des mesures seront prises pour éviter toute fuite ou la contenir.

Par ailleurs, le projet n'induit pas d'artificialisation supplémentaire des sols. L'emprise du projet est faible et ne modifiera pas les fonctionnalités biologiques identifiées dans le SRCE.

Les impacts sont directs, négatifs, permanents et négligeables.

4.4.9. Le paysage

Etat initial

Le site s'inscrit dans l'entité paysagère de la « Plaine Maritime Canalisée », et plus précisément au « Front de Mer portuaire et industriel ». Il se caractérise par des échelles démesurées, accentuées par la platitude du relief.

Effets du projet en phase chantier

La durée de chantier et l'emprise concernée sont faibles, les engins utilisés seront classiques.

Les impacts sont directs, négatifs, temporaires et négligeables.

Effets du projet en phase d'exploitation

Le projet s'insère dans la zone industrialo-portuaire de Dunkerque et ne prévoit pas de construction. Le bras mobile est un équipement classique d'une zone portuaire.

Absence d'effet.

4.4.10. Le patrimoine culturel

Etat initial

Le site d'étude n'est pas concerné par le périmètre de protection d'un monument historique, ni par une Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP) ou de vestiges archéologiques.

Effets du projet en phase chantier et en phase d'exploitation

Absence d'effet.

4.4.11. Le milieu humain

Etat initial

Le site d'étude localisé au sein du GPMD. L'activité économique autour du site est dense et exclusivement industrielle. Le quai Freycinet 13 est actuellement utilisé pour des activités de manutentions. L'exploitation des activités est répartie sur la quasi-totalité du quai.

Aucune zone de loisir ni Etablissement Recevant du Public (ERP) n'est recensé dans un rayon de 500 m autour du site. Seul un chemin de randonnée (GR120) passe à environ 130 m au Sud du projet.

Le site est concerné par les servitudes de Protection des centres hertziens contre les perturbations électromagnétiques et les servitudes de Protection des centres hertziens contre les obstacles

Effets du projet en phase chantier et d'exploitation

Les travaux feront intervenir de 1 à 10 personnes et ne perturberont pas les activités existantes sur le quai. L'exploitation du site nécessite la présence d'une personne lors du déchargement et induira une co-activité au niveau du quai Freycinet 13. Un planning des déchargements sera donc établi en collaboration avec le Port et le concessionnaire du Quai.

Les impacts sont directs, négatifs, temporaires et faibles en phase de travaux et directs, négatifs, permanents et négligeables en phase d'exploitation.

Le projet ne génère pas d'effet sur les ERP et les zones de loisirs ainsi que sur les réseaux et servitudes.

4.4.12. Le cadre de vie

Etat initial (occupation des sols et axes de communication)

Le site est localisé au droit d'un terminal portuaire et les activités accueillant actuellement des activités de manutention de marchandises diverses. Les terrains sont une propriété du GPMD et sont concédés à la société DEWULF.

Le réseau routier est dense à l'extérieur du GPMD (191 véhicules en moyenne journalière sur la route du Môle 6/route du quai de Saint Pol). Le réseau ferroviaire est dense et principalement dédié au fret de marchandises. La voie ferrée desservant le quai de la Darse 6 passe à 60 m au Nord du site d'étude.

Effets du projet en phase chantier (occupation des sols et axes de communication)

La création de la zone d'appontement n'induit pas de consommation d'espaces supplémentaire ni de modification de l'usage des sols. **Absence d'effet.**

Effets du projet en phase d'exploitation (occupation des sols et axes de communication)

Le trafic généré apparaît négligeable par rapport à la circulation existante (en phase chantier, de 1 à 10 personnes).

En phase exploitation, seul le personnel (1 véhicule) transite sur les routes lors des déchargements et l'entreprise de pompage en cas de déversement accidentel de produit. L'exploitation de la zone induit une augmentation du trafic de navires au niveau de la Darse 6 du GPMD. Cette évolution sera intégrée par la Capitainerie. **Absence d'effet.**

4.4.13. Les odeurs, les émissions lumineuses et les déchets

Etat initial

Odeurs : des études sont réalisées par le Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions industrielles. Les résultats des campagnes de 2009 ont permis de mettre en évidence un certain nombre de sources susceptibles d'être à l'origine de nuisances olfactives ressenties par les riverains.

L'environnement lumineux est caractéristique d'un environnement portuaire.

La gestion des déchets au niveau du secteur d'étude est réglementée par le Règlement Général Qualité/Sécurité/Environnement du GPMD.

Effets du projet en phase chantier et d'exploitation

Les travaux et l'exploitation du site ne sera pas à l'origine d'odeurs. **Absence d'effet.**

Le secteur dispose d'éclairages fonctionnant de jour et de nuit. Les travaux et les opérations de déchargement ne nécessiteront pas de sources lumineuses supplémentaires. **Absence d'effet.**

Les déchets susceptibles d'être générés en phase chantier sont des déchets inertes, des déchets non dangereux et dangereux. Les filières de traitement associées à chaque type de déchets ont été identifiées. Des mesure de gestion seront mises en place (évacuation des déchets dangereux, tri des déchets de chantier dans une zone prédéfinie, ...).

L'exploitation générera peu de déchets : des déchets dangereux (absorbants usagés) qui seront triés sur site, repris et éliminés par des sociétés agréées, et des déchets industriels banals qui seront stockés dans des bennes sur site et récupérés par une société agréée.

Les impacts sont directs, négatifs, temporaires et négligeables à faible

4.4.14. La santé

L'Évaluation des Risques Sanitaires (ERS) comprend 4 étapes : l'identification des dangers, la présentation des relations dose-effet pour les substances à effet potentiel, l'évaluation de l'exposition et la caractéristique du risque sanitaire.

Aucun risque pour la santé des riverains n'est attendu dans le cadre de la création et de l'exploitation de l'appontement. **Absence d'effet.**

4.5. Les incidences Natura 2000

Les sites Natura 2000 les plus proches de la zone d'étude sont présentés dans le tableau suivant et localisée sur la figure ci-dessous :

Nom du site Natura 2000	Type	Code	Distance par rapport au site
Bancs des Flandres	ZPS : Directive Oiseaux	FR3112006	1,5 km au Nord
Bancs des Flandres	SIC : Directive Habitat	FR3102002	1,9 km au Nord
Dunes de la plaine maritime flamande	SIC : Directive Habitat	FR3100474	1,9 km au Nord-Est

Tableau 1 : Sites Natura 2000 les plus proches de la zone d'étude

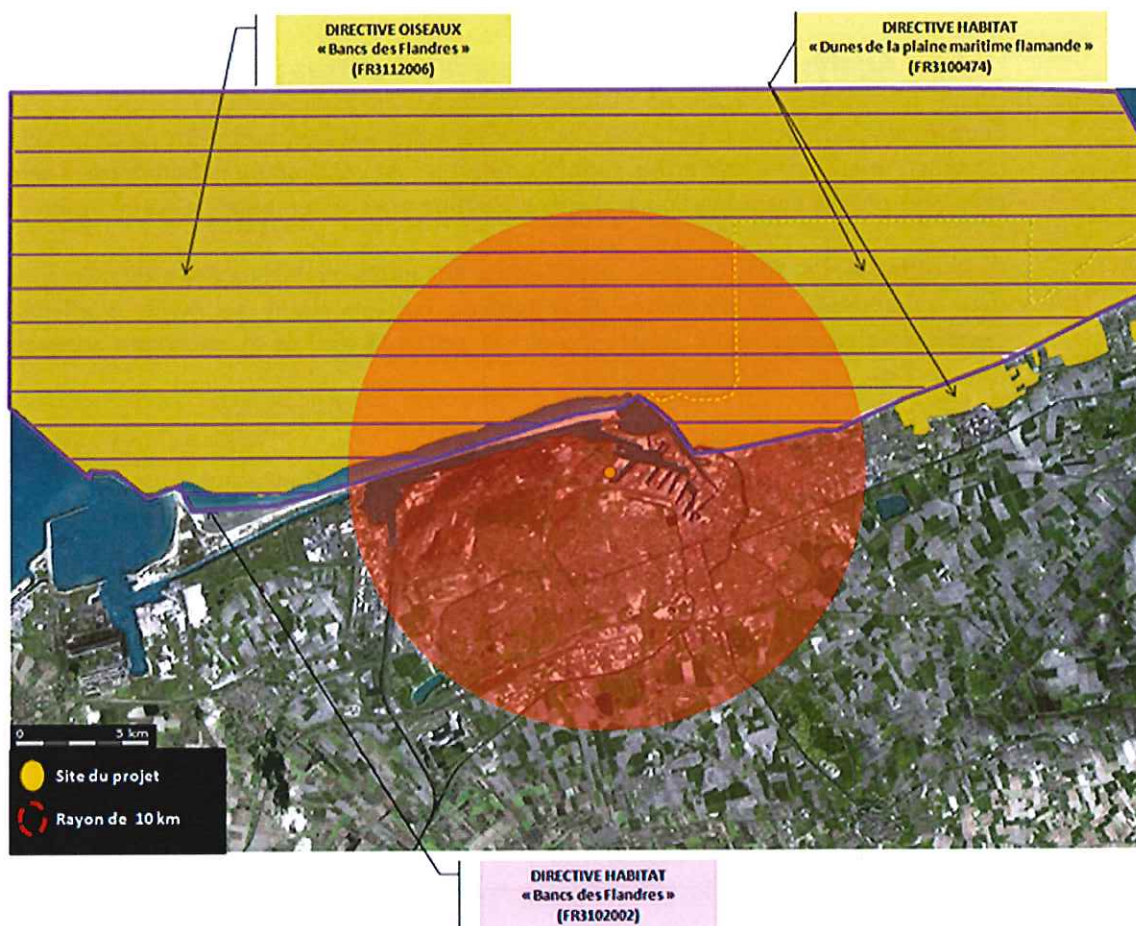


Figure 4 : Cartographie des zones Natura 2000 dans un rayon de 10 km autour du projet

Les sites Natura 2000 sont situés à 1,5 km au plus près de la zone de projet. Ils sont séparés par la zone portuaire de Dunkerque, très fortement anthropisée. D'après les cartes du Schéma Régional de Cohérence Ecologique du Nord-Pas-de-Calais, actuellement en cours de consultation, aucun corridor écologique ne relie la zone de

projet aux sites Natura 2000. Le site n'est pas favorable aux espèces et habitats ayant justifié le classement des sites Natura 2000.

Les incidences indirectes du projet sur les sites Natura 2000 pourraient provenir des risques d'épandages accidentels d'hydrocarbures en cas de fuite lors des déchargements des navires. Toutefois, en cas de pollution dans la darse 6 du port de Dunkerque, les eaux sont immédiatement confinées à l'aide de boudins flottants et ne sont pas susceptibles d'atteindre les sites Natura 2000, localisés au niveau des zones sableuses, en sortie du Port de Dunkerque à 1,5 km au Nord de la zone de projet.

La création de la zone d'appontement au niveau de la darse 6 du Port de Dunkerque ne génère aucune incidence directe ou indirecte, temporaire ou permanente, sur les espèces et habitats ayant justifié le classement des sites Natura 2000 les plus proches de la zone de projet.

4.6. Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus

En référence au Décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact, une analyse des effets cumulés du projet de création de l'appontement avec les autres projets ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale a été réalisée.

La sélection des projets à retenir pour l'étude des effets cumulés a été effectuée selon deux paramètres : le périmètre géographique correspondant au rayon d'affichage associé à la rubrique ICPE concernée par le projet (1 km) et le périmètre temporel (moment du dépôt du présent DDAE).

Les projets retenus sont les suivants :

- 1 : Projet d' « alimentation du client industriel SRD à Dunkerque », Dunkerque
- 2 : Projet « Régularisation d'autorisation d'exploiter d'une société de broyage », Dunkerque
- 3 : Projet de « Demande de régularisation de la situation administrative de la société GDF SUEZ THERMIQUE FRANCE – CENTRALE DK6 et d'augmentation de la puissance totale de ses installations de combustion », Dunkerque
- 4 : Projet d'installation d'une canalisation de transport d'hydrocarbures, Saint-Pol-sur-Mer,
- 5 : Projet de « demande d'autorisation d'exploiter en vue de procéder à une augmentation des capacités de déchargement et chargement de l'appontement du Môle 5 ».

La localisation des quatre projets est présentée en figure suivante :

Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter un appontement d'approvisionnement en hydrocarbures
Commune de Dunkerque (59) – DPC – Partie A : Présentation générale
Rapport n°71242/D

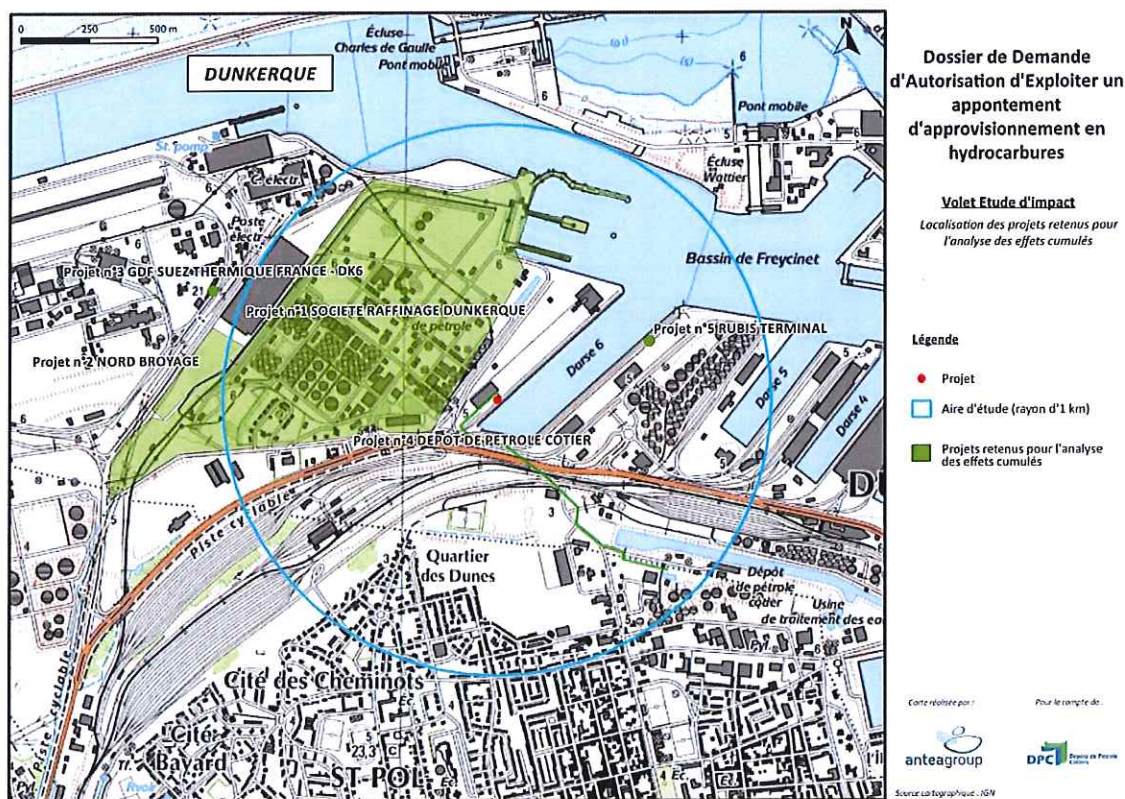


Figure 5 : Localisation des projets retenus

Compte-tenu des effets de la création de l'appontement sur l'environnement, les thématiques environnementales abordées pour l'analyse des effets cumulés sont :

- Les émissions atmosphériques ;
- La gestion des effluents ;
- La gestion des déchets ;
- Les zones naturelles.

En l'absence de données sur la nature et les caractéristiques du **projet 1**, les effets cumulés potentiels avec le projet de création de l'appontement DPC ne peuvent être évalués.

Le projet 4 est lié au projet de création de l'appontement, objet du présent dossier, qui permettra à la société DPC de devenir indépendant pour ses livraisons de produits finis hydrocarbure. Les effets cumulés du projet global de création d'un raccordement entre la darse 6 de la zone Portuaire et le dépôt DPC concernent la création d'un risque technologique. Ce risque est évalué dans le cadre de l'étude de dangers de la zone d'appontement d'une part et de l'étude de dangers de la canalisation de transport d'autre part.

Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter un appointement d'approvisionnement en hydrocarbures
Commune de Dunkerque (59) – DPC – Partie A : Présentation générale
Rapport n°71242/D

Projet	Thème	Principaux impacts du projet susceptible d'avoir des effets cumulés avec le projet de création d'appointement	Situation du projet de création d'appointement vis-à-vis de cet impact et évaluation des effets cumulés
<p>Régularisation d'autorisation d'exploiter Société NORD BROYAGE (Projet n°2)</p>	<p>Emissions atmosphériques</p>	<p>Les rejets atmosphériques potentiellement polluants du site sont composés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des gaz de combustion issus du foyer sécheur et du groupe électrogène • Des poussières de matières premières et de ciment <p>Le stockage des matières premières est effectué sous abri, les installations sont capotées et un filtre à manche est mis en place afin de limiter les émissions atmosphériques</p>	<p>Les émissions atmosphériques générées par les projets NORD BROYAGE et appointement de DPC sont faibles. => Effet cumulé faible</p>
	<p>Gestion des eaux</p>	<p>Le projet n'induit pas de consommation supplémentaire d'eau de ville</p> <p>Les eaux pluviales sont rejetées dans le bassin maritime, après traitement par un déboureur/déshuileur</p> <p>Les eaux usées sont traitées par un dispositif de traitement autonome avant de rejoindre le réseau eau pluviale de la partie « usine » du site</p>	<p>Compte-tenu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De l'absence de prélèvement d'eau dans le domaine maritime du projet NORD BROYAGE ; - Du traitement des eaux avant rejet dans le milieu récepteur, <p>aucune interaction directe et néfaste relative à la gestion des eaux n'est attendue => Absence d'effet cumulé</p>
	<p>Déchets</p> <p>Les zones naturelles</p>	<p>La nouvelle demande d'autorisation d'exploiter le site NORD BROYAGE n'induit pas d'augmentation des volumes de déchets produits</p> <p>Le projet n'est pas de nature à conduire à des impacts sur les ZNIEFF, par la distance entre le site industriel et les ZNIEFF et par l'absence de continuité écologique significative</p>	<p>Compte-tenu de l'absence de modification du site NORD BROYAGE en matière de volumes de déchets produits, et des faibles volumes générés par l'exploitation de l'appointement DPC, => Absence d'effet cumulé</p> <p>Compte tenu de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La distance d'éloignement des ZNIEFF et Natura 2000 par rapport aux deux projets - L'absence de continuité écologique entre les zones naturelles et les sites de projet, <p>des interactions directes et néfastes entre les deux projets en termes de biodiversité ne sont pas attendues. => Absence d'effet cumulé</p>

Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter un appointement d'approvisionnement en hydrocarbures
 Commune de Dunkerque (59) – DPC – Partie A : Présentation générale
 Rapport n°71242/D

Projet	Thème	Principaux impacts du projet susceptible d'avoir des effets cumulés avec le projet de création d'appointement	Situation du projet de création d'appointement vis-à-vis de cet impact et évaluation des effets cumulés
<p>Demande de régularisation de la situation administrative de la société GDF SUEZ THERMIQUE FRANCE – CENTRALE DK6 et d'augmentation de la puissance totale de ses installations de combustion (Projet n°3)</p>	<p>Emissions atmosphériques</p>	<p>Les rejets atmosphériques potentiellement polluants du site sont composés des fumées de combustion en sortie des deux cheminées principales. Le projet n'induit aucune évolution de la qualité des rejets atmosphériques. L'augmentation de puissance de combustion vise à augmenter la capacité de combustion de gaz sidérurgique et à réduire indirectement les phénomènes de torchage de l'usine ARCELOMITTAL ATLANTIQUE ET LORRAINE</p>	<p>Compte-tenu de l'absence d'évolution des rejets atmosphériques de la centrale par rapport à la situation actuelle, aucun effet cumulé n'est à attendre => Absence d'effet cumulé</p>
	<p>Gestion des eaux</p>	<p>Le site consomme actuellement de l'eau de mer (1 632 000 m³/j), mais le projet n'induit pas de consommation supplémentaire. La centrale dispose d'un réseau d'assainissement de type séparatif, traitant les effluents en fonction de leur origine</p>	<p>Compte-tenu : - De l'absence de modification des prélèvements d'eau dans le domaine maritime du projet DK6 ; - Du traitement des eaux avant rejet dans le milieu récepteur, aucune interaction directe et néfaste relative à la gestion des eaux n'est attendue => Absence d'effet cumulé</p>
	<p>Déchets</p>	<p>La nouvelle demande d'autorisation d'exploiter la centrale n'induit pas d'augmentation des volumes de déchets produits</p>	<p>Compte-tenu de l'absence de modification de la centrale en matière de volumes de déchets produits, et des faibles volumes générés par l'exploitation de l'appointement DPC, => Absence d'effet cumulé</p>
	<p>Les zones naturelles</p>	<p>Le projet n'est pas de nature à conduire à des impacts sur les ZNIEFF, par la distance entre le site industriel et les ZNIEFF et par l'absence de continuité écologique significative</p>	<p>Compte tenu de : - La distance d'éloignement des ZNIEFF et Natura 2000 par rapport aux deux projets - L'absence de continuité écologique entre les zones naturelles et les sites de projet, des interactions directes et néfastes entre les deux projets en termes de biodiversité ne sont pas attendues. => Absence d'effet cumulé</p>

Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter un appontement d'approvisionnement en hydrocarbures
 Commune de Dunkerque (59) – DPC – Partie A : Présentation générale
 Rapport n°71242/D

Projet	Thème	Principaux impacts du projet susceptible d'avoir des effets cumulés avec le projet de création d'appontement	Situation du projet de création d'appontement vis-à-vis de cet impact et évaluation des effets cumulés
<p>Projet de demande d'autorisation d'exploiter en vue de procéder à une augmentation des capacités de déchargement et chargement de l'appontement du Môle 5 (Projet n°5)</p>	<p>Emissions atmosphériques</p>	<p>Une cartographie de la dispersion des COV provenant des sources industrielles de la zone permet de se rendre compte que Rubis Terminal génère actuellement des émissions très faibles comparativement aux autres émetteurs de la zone. Le projet (chargement/déchargement de liquides inflammables de 1^{ère} et 2^{ème} catégorie) engendrera des émissions de COV dues à la volatilité de ces produits. Afin de limiter les émissions diffuses de COV, l'exploitant s'est engagé à employer un dispositif de chargement/déchargement en circuit fermé et à récupérer en cas de chargement les vapeurs (filtration sur charbon actif).</p>	<p>Compte-tenu de l'absence d'évolution des rejets atmosphériques de l'activité chargement/déchargement de Rubis Terminal par rapport à la situation actuelle, aucun effet cumulé n'est à attendre => Absence d'effet cumulé</p>
	<p>Gestion des eaux</p>	<p>L'activité de chargement/déchargement n'engendrera pas de consommation d'eau, ne de rejet d'eau usée.</p>	<p>Compte-tenu : - De l'absence de prélèvements d'eau du projet de RUBIS TERMINAL ; - De l'absence de rejets d'eau usée du projet de RUBIS TERMINAL ; aucune interaction directe et néfaste relative à la gestion des eaux n'est attendue => Absence d'effet cumulé</p>
	<p>Déchets</p>	<p>L'activité de chargement/déchargement n'est pas génératrice de déchets et la gestion des déchets liés aux navires à quai est prise en charge par le GPMD. Les égouttures collectées dans une aire étanche lors du déchargement des navires représenteront une très faible quantité supplémentaire de produits à traiter qui sont ensuite éliminés dans des filières dûment autorisées.</p>	<p>Compte-tenu de la très faible quantité supplémentaire de déchets générés par le projet de RUBIS TERMINAL, et des faibles volumes générés par l'exploitation de l'appontement DPC, => Absence d'effet cumulé</p>

Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter un appontement d'approvisionnement en hydrocarbures
 Commune de Dunkerque (59) – DPC – Partie A : Présentation générale
 Rapport n°71242/D

	<p>Les zones naturelles</p>	<p>Une étude d'incidence sur le réseau Natura 2000 a été menée et conclut que le projet n'engendrera aucun effet notable set aucun impact résiduel sur les espèces et les habitats d'intérêt communautaire présents sur ces zones.</p>	<p>Compte tenu de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La distance d'éloignement des ZNIEFF et Natura 2000 par rapport aux deux projets - L'absence de continuité écologique entre les zones naturelles et les sites de projet, <p>des interactions directes et néfastes entre les deux projets en termes de biodiversité ne sont pas attendues. => Absence d'effet cumulé</p>
--	-----------------------------	--	---

4.7. Esquisse des principales solutions de substitution examinées et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu

Le projet de création d'un appontement sur le quai Freycinet 13 de la darse 6 du GPMD vise à répondre au souhait de la société Dépôts de Pétrole Côtiers de devenir indépendant pour ses livraisons de produits finis hydrocarbures.

Il est associé à un nouveau pipeline destiné à raccorder le site de stockage des Dépôts de Pétrole Côtiers de Saint-Pol-sur-Mer aux infrastructures portuaires de la darse 6 du Grand Port Maritime de Dunkerque.

La première solution envisagée pour le raccordement du dépôt de DPC à la darse 6 du GPMD consistait à utiliser l'ancien appontement DPC ainsi que les canalisations de raccordement au dépôt existantes, mais actuellement non exploitées.

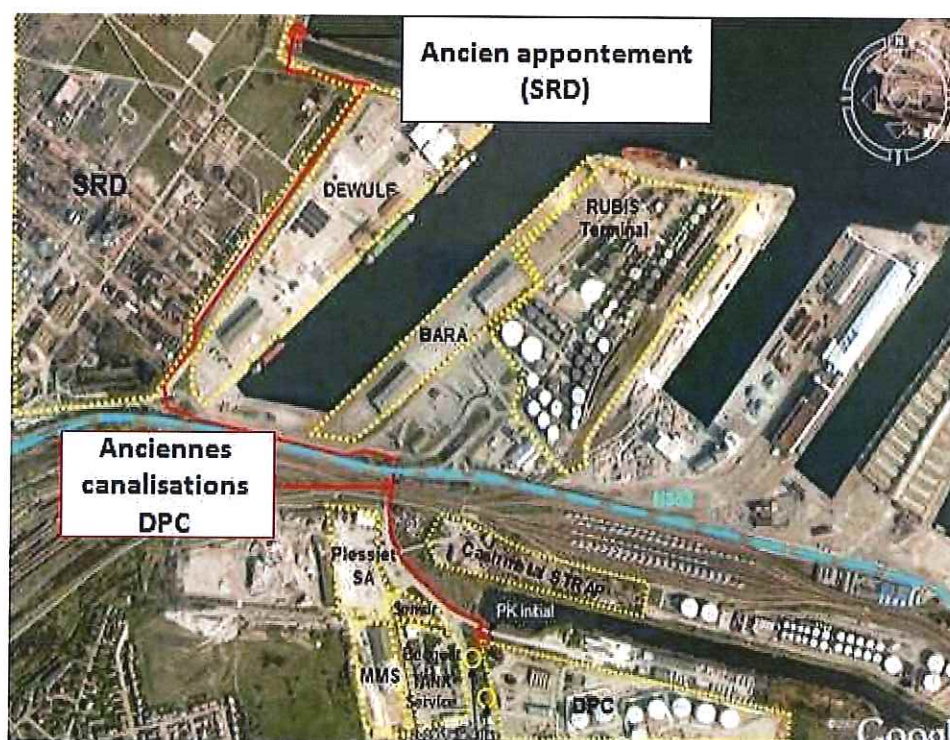


Figure 6 : Localisation de la zone d'appontement initialement envisagée (ancien appontement SRD) ainsi que des canalisations de raccordements existantes de DPC

Cette solution, qui privilégiait l'utilisation d'équipements existants, permettait de limiter les travaux nécessaires et les coûts associés.

Toutefois, l'étude de faisabilité de cette solution a mis en évidence les difficultés suivantes :

Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter un appontement d'approvisionnement en hydrocarbures
Commune de Dunkerque (59) – DPC - Partie A : Présentation générale
Rapport n°71242/D

- Des travaux de réhabilitation des canalisations sont apparus nécessaire, en raison de leur non exploitation depuis des années ;
- Le diamètre des canalisations (8 à 10''), ne permettaient pas d'atteindre les débits de transfert des hydrocarbures souhaités ;
- Les conditions économiques d'exploitation fixées par SRD (concessionnaires des terrains) sont apparues inacceptables pour la société DPC.

Au regard de ces éléments, une deuxième solution a été envisagée, celle retenue et présentée dans le présent dossier. Le choix de l'implantation de la zone d'appontement au niveau du quai Freycinet 13 s'est imposé en raison :

- De la faisabilité technico-économique du raccordement souterrain entre le dépôt et le quai de la darse 6 ;
- De la compatibilité des activités projetées avec celles exploitées actuellement sur le quai Freycinet 13 ;

La localisation précise de la chambre de déchargement au niveau du quai Freycinet 13 a légèrement évolué avant d'aboutir au schéma de localisation présenté dans le présent rapport, pour intégrer les contraintes techniques du projet. Toutefois, dans l'ensemble des solutions étudiées, la chambre de déchargement était placées dans la partie Sud du quai Freycinet 13, à proximité du hangar exploité par DEWULF.

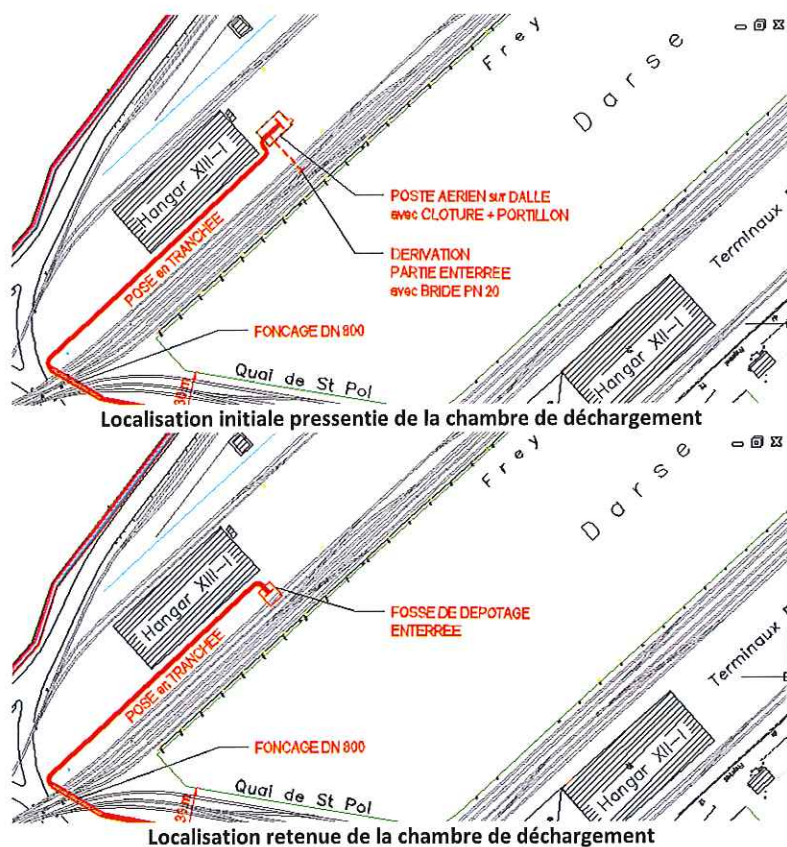


Figure 7 : Evolution de l'implantation de la chambre de déchargement

4.8. Meilleurs techniques disponibles

Les installations objet du présent dossier ne sont pas concernées par l'annexe du décret 2013-375 du 2 mai 2013 modifiant la nomenclature des installations classées, qui vise à transposer l'annexe I de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles.

Ainsi, les dispositions relatives aux Meilleures Techniques Disponibles fixées à l'article 5.122-5 du Code de l'Environnement, fixant le contenu de l'étude d'impact, ne sont pas applicables au projet d'appontement de déchargement d'hydrocarbures.

4.9. Conditions de remise en état du site

Lors de l'arrêt des opérations sur la zone d'appontement de la darse 6, le site sera réhabilité pour accueillir une nouvelle activité en accord avec le règlement de la zone.

Des actions suivantes seront mises en place, notamment l'évacuation des produits dangereux, l'élimination de tous les déchets conformément à la réglementation et pompage des rétentions, ...

Au terme du contrat, l'usage du site sera restitué au Grand Port Maritime de Dunkerque.

4.10. Investissements pour la protection de l'environnement

Investissements	Montant estimé
Conception, travaux et mise en service du pipeline (les investissements liés à l'environnement représentent 20% du coût total)	450 000 euros
DCI	100 000 euros
Prévention pollution (boudins flottants, rétentions...)	10 000 euros
Total	560 000 euros

4.11. Compatibilité avec les plans et programmes

Le projet est compatible avec les plans suivants :

- le Plan Local d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Dunkerque,
- le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie du Nord-Pas-de-Calais (SRCAE),
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Artois-Picardie
- le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Delta de l'Aa,
- le Schéma Régional de la Cohérence Ecologique (SRCE) du Nord-Pas-de-Calais,
- le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN).

5. Résumé non technique de l'étude de dangers

5.1. Identification des potentiels de dangers

5.1.1. Objectifs

L'identification des potentiels de dangers repose sur l'appréciation combinée des caractéristiques des produits présents dans les installations et de leurs conditions d'utilisation.

Le terme de potentiel de dangers désigne ici tout équipement qui, par les produits qu'il contient ou par les réactions ou les conditions particulières mises en jeu pour ces produits, est susceptible d'occasionner des dommages majeurs sur les enjeux à la suite d'une défaillance.

5.1.2. Méthodologie

L'identification des potentiels de dangers s'intéressera :

- **aux dangers associés aux produits** (substances ou préparations) : il s'agira de qualifier les dangers présentés par les produits présents ou susceptibles d'être présents sur la zone d'appontement en quantité significative ;
- **aux dangers liés aux procédés mis en œuvre** : l'identification de ces dangers sera déclinée selon les dangers liés aux équipements, aux conditions opératoires, aux réactions chimiques, aux opérations de transfert / d'approvisionnement et au manque d'utilité ;
- **aux dangers liés à l'environnement naturel et humain** : il s'agira d'identifier les risques d'origine naturelle (séisme, inondation,...) mais aussi les dangers liés à l'urbanisation et l'industrialisation voisine de la zone d'appontement.

5.1.3. Synthèse des potentiels de dangers

Il ressort de l'examen des potentiels de dangers associés à l'environnement que le risque de mouvements de terrains, d'inondation, la sismicité et les industries voisines (zone industrielle portuaire de Dunkerque faisant l'objet d'un PPRT) sont retenus comme potentiel de dangers au vue de l'activité du projet.

L'examen des potentiels de dangers associés aux produits et aux procédés souligne la présence de dangers là où il y a présence d'hydrocarbures au niveau des équipements de transfert.

5.2. Identification des phénomènes dangereux potentiels

Les cas de fuites peuvent générer les épandages d'hydrocarbures. Les phénomènes dangereux associés sont alors :

- des **feux de nappes** motivés par l'apport d'une source d'inflammation immédiatement après l'épandage d'un liquide inflammable ;
- des **explosions de nuage inflammables à l'air libre** justifiées par l'apport retardé d'une source d'inflammation après l'épandage d'un liquide inflammable.

5.3. Evaluation préliminaire des risques

5.3.1. Objectif

L'Évaluation Préliminaire des Risques est la deuxième étape du processus d'analyse des risques. Elle constitue la suite logique de la phase d'identification des dangers. L'E.P.R. a pour objectifs :

- d'identifier et caractériser les Événements Redoutés ;
- de caractériser les mesures de prévention, de détection, de limitation, et de protection existantes relatives à chaque Événement Redouté ;
- de quantifier, en termes d'occurrence et de gravité, chaque conséquence des Événements Redoutés selon les échelles définies.

Le but est d'analyser la criticité des événements étudiés, c'est-à-dire d'apprécier la combinaison des conséquences majorantes des accidents potentiels et de leur probabilité d'occurrence ou fréquence d'apparition.

5.3.2. Synthèse des phénomènes dangereux

L'examen des opérations et des équipements mis en jeu dans le cadre des opérations de déchargement d'un navire d'hydrocarbures a souligné la prédominance de l'Événement Redouté Central de **fuite**, dont des causes singulières ont été identifiées.

5.4. Etude détaillée des risques

5.4.1. Objectif

L'Étude Détaillée des Risques (E.D.R.) constitue la troisième étape d'une analyse des risques. Elle est la suite logique et indispensable de l'Évaluation Préliminaire des Risques (E.P.R.) et est réalisée pour les risques apparus comme les plus importants à l'issue de cette E.P.R.

C'est une étude qui permet d'analyser de façon plus détaillée le niveau de risque de chaque scénario d'accident.

Cette étape permet de quantifier la probabilité d'occurrence d'un phénomène dangereux et sa gravité. Ces quantifications permettent de déterminer la criticité de ces scénarii par rapport à la matrice de criticité publiée dans la circulaire du 10 mai 2010.

5.4.2. Phénomènes dangereux et scénarii d'accidents majeurs

Les accidents majeurs sont les phénomènes dangereux dont les effets liés à la maîtrise de l'urbanisation sortent des limites de propriété de l'établissement. Dans notre cas, les accidents majeurs sont ceux qui sortent des limites ICPE de la zone d'appontement.

L'examen de la libération des potentiels de dangers sélectionnés pour le projet d'appontement a conduit à la définition des phénomènes dangereux suivants :

- Feu de nappe,
- Flash-fire,
- UVCE.

L'examen des cartographies d'effets des phénomènes dangereux conduit à l'identification de 13 scénarii d'accidents majeurs (distinction opérée entre le flash-thermique et l'U.V.C.E.) dont les effets liés à la maîtrise de l'urbanisation (arrêté ministériel du 29 septembre 2005) sortent des limites ICPE de la zone d'appontement.

5.4.3. Hiérarchisation des risques des scenarii d'accidents majeurs

Suite à la caractérisation des risques associés aux scenarii d'accidents majeurs (chacun des scenarii a été caractérisé par une classe d'occurrence et une cotation en gravité de l'intensité des effets), le classement des scenarii d'accidents majeurs dans la grille de criticité est le suivant :

Gravité des conséquences	Probabilité (sens croissant de E vers A)				
	E	D	C	B	A
Désastreux	NON partiel	NON rang 1	NON rang 2	NON rang 3	NON rang 4
Catastrophique	MMR rang 1 PhD1A_100% PhD1AR_100% PhD1A_33% PhD1AR_33% PhD1B_100% PhD1BR_100% PhD1B_33% PhD1BR_33%	MMR rang 2	NON rang 1	NON rang 2	NON rang 3
Important	MMR rang 1 PhD2A PhD1A_25mm PhD1AR_25mm	MMR rang 1	MMR rang 2	NON rang 1	NON rang 2
Sérieux	PhD1A_4mm PhD1AR_4mm		MMR rang 1	MMR rang 2	NON rang 1
Modéré					MMR rang 1

Tableau 2 : Grille de criticité des phénomènes dangereux

D'après le classement des scenarii d'accidents majeurs dans la grille de criticité, il est observé :

- qu'aucun scénario d'accident majeur n'est positionné en zone « NON »
- qu'aucun scénario d'accident majeur n'est positionné en zone « NON partiel » spécifique à la considération d'un nouvel établissement ;
- qu'aucun scénario d'accident majeur n'est positionné en zone M.M.R. de rang 2 ;
- que 11 scenarii d'accidents majeurs sont positionnés en zone M.M.R. de rang 1 ;
- que 2 scenarii d'accidents majeurs sont positionnés en zone de risque « Moindre ».

L'absence de scénario d'accident majeur positionné en zone NON et en zone MMR de rang 2 rend compte d'un niveau des risques afférents à l'exploitation de l'apportement DPC acceptable.