



**PRÉFET
DES BOUCHES-
DU-RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction de la Citoyenneté
de la Légalité et de l'Environnement**

**Bureau des installations et travaux réglementés
pour la protection des milieux**

Affaire suivie par : Madame Olivia CROCE

Tél: 04.84.35.42.68

olivia.croce@bouches-du-rhone.gouv.fr

Dossier n°2023-197-PC

Marseille, le **17 AOÛT 2023**

**Arrêté n°2023-197-PC fixant des prescriptions complémentaires à la société ELENGY dans le cadre de
l'exploitation de son terminal méthanier situé au lieu-dit « Fos-Cavaou » à Fos-sur-Mer**

- VU** le code de l'environnement et notamment son titre 1^{er} du livre V ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°144-2011-A du 13 février 2012 autorisant l'exploitation d'un terminal méthanier au lieu-dit « Fos Cavaou » par la société ELENGY sur le territoire de la commune de Fos-sur-Mer ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2013-423-PC du 30 octobre 2013 portant prescriptions complémentaires à la société ELENGY pour ses installations de Fos-sur-Mer ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2018-482-PC du 28 février 2019 imposant des prescriptions complémentaires relatif aux mesures mises en œuvre pour limiter le risque accidentel concernant la société ELENGY pour son terminal méthanier de « Fos-Cavaou » sur la commune de Fos-sur-Mer ;
- VU** l'étude de dangers du terminal méthanier de « Fos-Cavaou » (révision de 2019) et sa notice de réexamen associée ;
- VU** le dossier de porter à connaissance du 15 avril 2021 relatif à l'augmentation du débit nominal de chargement des citernes routières ;
- VU** le dossier de porter à connaissance du 1^{er} février 2023 concernant l'augmentation du diamètre de l'orifice calibré limitant le débit en cas de rupture d'un élément au niveau de la station de chargement des citernes routières, et une nouvelle activité de déchargement de Gaz Naturel Liquéfié (GNL) par des citernes routières ;
- VU** le dossier de porter à connaissance du 28 mars 2023 concernant la modification des configurations et arrêt d'urgence de chargement des navires en lien avec la nouvelle activité de chargement de micro-méthaniers ;
- VU** le dossier de porter à connaissance du 25 avril 2023 concernant l'émission temporaire des gaz d'évaporation du terminal vers le réseau de transport pendant les travaux de modification des configurations et arrêt d'urgence de chargement des navires ;
- VU** le rapport de l'inspection de l'environnement du 26 juillet 2023 ;
- VU** l'avis du sous-préfet d'Istres du 3 août 2023 ;
- VU** la procédure contradictoire menée auprès de l'exploitant ;
- CONSIDÉRANT** que la société ELENGY est régulièrement autorisée à exploiter un terminal méthanier au lieu-dit « Fos-Cavaou » à Fos-sur-Mer ;
- CONSIDÉRANT** que la société a porté à la connaissance du préfet plusieurs projets afin de modifier les conditions d'exploitation de son site ;

CONSIDÉRANT en effet, que la société souhaite compléter son offre commerciale par le déchargement de citernes routières ;

CONSIDÉRANT que l'activité de chargement de micro-méthanier amène l'exploitant à solliciter la mise en place d'une nouvelle configuration et d'arrêt d'urgence de chargement de navires ;

CONSIDÉRANT que l'exploitant souhaite par ailleurs optimiser le fonctionnement de sa station de chargement de citernes routières par une augmentation du débit nominal de chargement et du diamètre de l'orifice calibré, afin d'atteindre un objectif commercial de remplissage d'une citerne routière en moins d'une heure ;

CONSIDÉRANT que l'exploitant prévoit, en substitution de l'utilisation de la torchère, de mettre en place un compresseur haute pression pour les gaz d'évaporation, en vue de leur injection sur le réseau de transport pendant les travaux de mise en place d'une nouvelle configuration et d'arrêt d'urgence de chargement de navires ;

CONSIDÉRANT que l'exploitant a démontré dans ses dossiers que ses projets ne modifient pas les conclusions de l'étude de dangers susvisée quant à l'acceptabilité du site dans son environnement et à la maîtrise de l'urbanisation, et qu'ils ne présentent pas d'impacts environnementaux supplémentaires ;

CONSIDÉRANT que les modifications sollicitées impliquent la mise en place de mesures de maîtrise des risques complémentaires ;

CONSIDÉRANT que certaines prescriptions réglementant les conditions d'exploitation des installations contiennent des informations sensibles vis-à-vis de la sécurité publique et la sécurité des personnes ;

CONSIDÉRANT que ces informations sensibles entrent dans le champ des exceptions prévues à l'article L. 311-5 du code des relations entre le public et l'administration, et font l'objet d'une annexe non communicable ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu de prescrire une étude technico-économique à l'exploitant pour le déploiement d'une solution pérenne de substitution à l'utilisation des torchères pour les gaz d'évaporation et ce, au regard de la proposition de solution temporaire proposée par l'exploitant durant la phase de travaux de mise en place d'une nouvelle configuration et d'arrêt d'urgence de chargement de navires ;

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article R.181-45 du code de l'environnement, des arrêtés complémentaires peuvent être pris sur proposition de l'inspection de l'environnement, que ces arrêtés peuvent fixer toutes les prescriptions additionnelles que la protection des intérêts mentionnés à l'article L.511-1 du même code rend nécessaire ou atténuer les prescriptions initiales dont le maintien en l'état n'est plus justifié ;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de tout ce qui précède qu'il y a lieu de modifier les prescriptions initiales imposées à l'exploitant par voie d'arrêté complémentaire pris en application de l'article R.181-45 susvisé ;

SUR proposition du secrétaire général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône,

ARRÊTE

Article 1 – Conditions générales

La société ELENGY, ci-après dénommée l'exploitant, dont le siège social est situé 11 avenue Michel Ricard – 92270 Bois-Colombes, est autorisée à exploiter le terminal méthanier au lieu-dit « Fos Cavaou » sur le territoire de la commune de Fos-sur-Mer, sous réserve du respect des prescriptions des actes antérieurs modifiées et complétées par celles du présent arrêté.

Article 2 – Dispositions particulières applicables à la station de chargement de citernes routières

L'article 3.1. de l'arrêté préfectoral n°2018-482-PC du 28 février 2019 est modifié comme suit :

Sous réserve des dispositions développées ci-dessous, l'exploitant est autorisé à mettre en œuvre son installation de chargement de citernes routières de GNL constituée de 5 baies de chargement dans sa configuration ultime (chargement ou déchargement de GNL).

Les opérations de chargement ou déchargement de citernes routières font l'objet de procédures d'exploitation comportant explicitement les vérifications à effectuer, en conditions d'exploitation normale, en périodes de démarrage, de dysfonctionnement ou d'arrêt momentané de façon à permettre en toutes circonstances le respect des dispositions du présent article.

Toute opération de chargement (incluant les opérations de mise en froid) ou déchargement se déroule sous la supervision d'au moins un opérateur du terminal formé et du chauffeur du véhicule qui assiste l'opérateur.

Toutes les dispositions sont prises pour prévenir un éventuel déplacement d'une citerne pendant ou après les opérations de transfert.

Les 5 baies de chargement sont reliées à une aire de sécurité afin de récupérer les éventuelles fuites de GNL d'un volume minimal de 50 m³. Cette dernière dispose d'une pompe de reprise d'eau pluviale.

Les aires de chargement et de sécurité sont maintenues propres et entretenues en permanence.

L'aire de chargement et la zone de manœuvre adjacente comportent en leur périphérie des dispositifs de protection prévenant le risque de collision des installations (canalisations, supports de rack...).

Les flexibles, adaptés aux fluides cryogéniques, sont périodiquement entretenus et contrôlés. Les enregistrements sont tenus à la disposition de l'inspection des installations classées.

Les vannes d'isolement placées en tête du branchement principal et sur chaque baie de chargement sont à sécurité positive.

La liaison de mise à la terre de la citerne routière est régulièrement entretenue et contrôlée. La résistance ohmique de la liaison de mise à la terre est toujours inférieure à 5 ohms. En cas de défaillance de la liaison de mise à la terre, un dispositif automatique interdit le démarrage du chargement.

Les baies de chargement sont équipées d'un système de détection incendie et d'un système de détection gaz reliés au système de sécurité automatisé, permettent l'arrêt du transfert de GNL et la fermeture des vannes en amont des flexibles de raccordement. Une détection de fuite cryogénique est également mise en œuvre au niveau de l'aire de sécurité et du système de récupération des fuites.

Un dispositif de type « coup de poing d'arrêt d'urgence », accessible par l'opérateur ou le chauffeur au niveau de l'installation de chargement et un autre positionné en salle de contrôle, reliés au système de sécurité automatisé, permettent l'arrêt du transfert de GNL et la fermeture des vannes en amont des flexibles de raccordement.

Les barrières de sécurité permettant de mettre en sécurité les installations en cas d'incident sont décrites en annexe 1 non communicable.

Chaque baie de chargement est équipée au moins d'un extincteur à poudre d'une capacité minimale de 50 kg.

Les baies de chargement sont équipées d'un pont bascule permettant de peser en continu la citerne au cours des opérations de chargement.

Article 3 – Dispositions particulières applicables au chargement de navires méthaniers

L'article 2 de l'arrêté préfectoral n°2013-423-PC du 30 octobre 2013 est modifié comme suit :

Avant le chargement, le chef de quart vérifie auprès du Capitaine du navire ou de son représentant désigné que la machine est stoppée et consignée pour toute la durée du chargement et qu'aucune opération de maintenance sur l'appareil propulsif n'est prévue.

Lors du chargement d'un navire, un agent de conduite du terminal est présent en permanence à l'apportement.

Les barrières de sécurité permettant de mettre en sécurité les installations en cas d'incident sont décrites en annexe 1 non communicable.

Article 4 – Mise à jour de l'étude de dangers et du POI

L'étude des dangers (version de 2019) et le POI sont mis à jour pour prendre en compte les opérations de chargement de citernes routières, avant la première opération de chargement sur les nouvelles baies de chargement.

Article 5 – Limitation de l'utilisation des torchères

L'exploitant réalise, dans un délai de 18 mois à compter de la date de notification du présent arrêté, une étude technico-économique de réduction des épisodes de torchages des gaz d'évaporation.

À l'appui, notamment, du retour d'expérience de l'utilisation temporaire du compresseur haute pression pendant les travaux de modification des configurations et arrêt d'urgence de chargement des navires, cette étude intègre des propositions visant à supprimer toute utilisation de la torche à des fins autres que des conditions opérationnelles non routinières (opérations de démarrage et d'arrêt, situation d'urgence) et propose un échéancier de réalisation de l'ensemble des mesures.

Cette étude technico-économique de réduction des émissions atmosphériques et le plan d'actions associées sont transmis à l'inspection des installations classées.

Article 6 – Sanctions

Faute pour l'exploitant de se conformer aux dispositions du présent arrêté, il pourra être fait application à l'encontre de la société Elengy des sanctions administratives prévues par le code de l'environnement.

Article 7 – Délais et voies de recours

Conformément à l'article R.181-50 du code de l'environnement, cette décision peut être déférée devant le tribunal administratif de Marseille par voie postale ou par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site www.telerecours.fr

- 1° par l'exploitant, dans un délai de deux mois à compter du jour où la décision lui a été notifiée ;
2° par les tiers intéressés en raison des inconvénients ou des dangers pour les intérêts mentionnés à l'article L.181-3, dans un délai de quatre mois à compter de :
a) l'affichage en mairie dans les conditions prévues au 2° de l'article R.181-44 ;
b) la publication de la décision sur le site internet de la préfecture prévue au 4° du même article.

Le délai court à compter de la dernière formalité accomplie. Si l'affichage constitue cette dernière formalité, le délai court à compter du premier jour d'affichage de la décision.

Cette décision peut faire l'objet d'un recours gracieux ou hiérarchique dans le délai de deux mois. Ce recours administratif prolonge de deux mois les délais mentionnés aux 1° et 2°.

Article 8 – Exécution

- Le Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône,
 - Le Sous-Préfet d'Istres,
 - Le Maire de Fos-sur-Mer,
 - Le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement,
 - Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer,
 - Le Directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours,
- et toutes autorités de police et de gendarmerie, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Marseille, le **17 AOUT 2023**

Pour le Préfet
La Secrétaire Générale Adjointe



Anne LAYBOURNE

Annexe 1 de l'arrêté n°2023-197-PC fixant des prescriptions complémentaires à la société ELENGY dans le cadre de l'exploitation de son terminal méthanier situé au lieu-dit « Fos-Cavaou » à Fos-sur-Mer

VU POUR ÊTRE ANNEXÉ

Annexe 1 : Informations sensibles non communicables

A L'ARRÊTÉ N° 2023-197-PC

Article 2 :

DU 17/08/2023

Le débit nominal de chargement de GNL est de 130 m³ GNL/h par poste de chargement. Un orifice calibré placé en amont de chaque baie permet de limiter le débit à 370 m³ GNL/h en cas de rupture d'un élément.

Trois barrières de sécurité permettent de mettre en sécurité les installations en cas d'incident :

- La première barrière dénommée P1k consiste à fermer les robinets d'isolement (ESD) placés en tête de branchement et sur chaque baie de chargement à la suite d'une détection de fuite de GNL placée le long des nouveaux pipeway et caniveau. Le temps de réponse de la barrière P1k est de 1 minute. Le niveau de confiance associé à ce dispositif est 1.
- La deuxième barrière dénommée P2k consiste à fermer les robinets d'isolement (ESD) placés en tête de branchement et en sortie de baie à la suite d'une détection de fuite de GNL au niveau des baies de chargement et flexibles associés. Le temps de réponse de la barrière P2k est de 1 minute. Le niveau de confiance associé à ce dispositif de sécurité est défini comme suit :
 - Le niveau de confiance de la MMR P2k-b permettant d'isoler les baies de chargement est 1 avec un arrêt de l'alimentation réalisé par la fermeture du robinet ESD situé en tête de branchement.
 - Le niveau de confiance de la MMR P2k-f permettant d'isoler le flexible GNL connecté à une baie de chargement est 2 avec l'arrêt de l'alimentation réalisé par la fermeture des deux robinets ESD situés en tête de branchement et en sortie de baie.
- La troisième barrière dénommée P3k est mise en place afin de prévenir toute pressurisation excessive de la citerne en configuration déchargement. Elle est composée d'un capteur de pression indépendant sur le circuit de pressurisation azote, de l'automate programmable industriel du site, de la fermeture d'une vanne de sécurité indépendante de la vanne de régulation. Le niveau de confiance de la MMR P3k est de 1.

Les barrières de sécurité P1k, P2k et P3k sont gérées comme des MMR selon les prescriptions définies aux articles 2 et suivants du présent arrêté.

Article 3 :

Le débit de chargement du GNL est limité à 4 250 m³/h.

Deux barrières de sécurité permettent de mettre en sécurité les installations en cas d'incident :

- La première barrière consiste à arrêter les pompes basse pression des réservoirs et à fermer les robinets d'isolement situés au pied des bras de transfert, soit par séquence automatique à la suite du mouvement des bras de transfert, soit par ordre d'arrêt émanant du navire, soit par ordre de l'opérateur du terminal.
- La deuxième barrière consiste à arrêter les pompes basse pression des réservoirs, à fermer les robinets d'isolement situés au pied des bras de transfert et à fermer les robinets d'isolement sur la tuyauterie de chargement, soit par séquence automatique à la suite de la détection d'une fuite de GNL, soit par ordre de l'opérateur du terminal.

Un commutateur à trois positions permet d'activer l'Arrêt d'Urgence Déchargement (AUD), l'Arrêt d'Urgence Chargement Grand Débit (AUC-GD) ou l'Arrêt d'Urgence Chargement Petit Débit (AUC-PD) dans le Système de Sécurité Automatisé (SSA).

La sélection de l'AUD rend opérationnelles toutes les sécurités relatives au déchargement et rend impossible la réalisation d'une opération de chargement.

La sélection de l'AUC-GD rend opérationnelles toutes les sécurités relatives au chargement à partir des réservoirs TK01 et TK02 et rend impossible la réalisation d'une opération de déchargement ou de chargement en configuration petit débit à partir du réservoir TK01 seul.

La sélection de l'AUC-PD rend opérationnelles toutes les sécurités relatives au chargement à partir du réservoir TK01 seul et rend impossible la réalisation d'une opération de déchargement ou de chargement en configuration grand débit à partir des réservoirs TK01 et TK02.

Le sélecteur est prévu pour éviter la multiplication des arrêts d'urgence ; en cas de perte de la sélection (AUD, AUC-GD ou AUC-PD) toutes les sécurités pour le déchargement et le chargement AUC-GD et AUC-PD sont opérationnelles.

L'ensemble des vannes permettant la mise en œuvre des configurations décrites ci-dessus sont identifiées et suivies en tant que mesures de maîtrise des risques.