

PREAMBULE

Ce dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter est réalisé conformément aux articles du Livre IV, Titre I, Chapitre III du Code de l'Environnement de la province Sud relatifs aux installations classées pour la protection de l'environnement.

Le dépôt d'aviation civile de la Tontouta appartient à un pool pétrolier constitué des sociétés SSP, Exxon Mobil et TotalEnergies Marketing Pacifique. TotalEnergies Marketing Pacifique en assure l'exploitation pour le compte du pool. A ce titre, TotalEnergies Marketing Pacifique, en tant qu'exploitant, est dépositaire du dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter.

Elaboré conjointement avec les responsables du site concerné, il doit être géré en tant que "document vivant". Il sera maintenu à jour à chaque modification significative des installations ou des mesures d'organisation.

1 - NOTICE DE RENSEIGNEMENTS

Table des matières

I.	PRESENTATION TOTALENERGIES MARKETING PACIFIQUE	5
I.1	TOTALENERGIES : ORGANISATION	5
I.2	TOTALENERGIES : ACTIVITES	8
II.	JUSTIFICATION DU PROJET	11
III.	PRESENTATION GENERALE DE L'ETABLISSEMENT TOTALENERGIES MARKETING PACIFIQUE ET DE SES ACTIVITES	12
III.1	IDENTITE DE L'ETABLISSEMENT TOTALENERGIES MARKETING PACIFIQUE DE LA TONTOUTA	12
III.2	HISTORIQUE	13
III.3	LOCALISATION DES INSTALLATIONS	13
III.4	NATURE ET VOLUME DES ACTIVITES	15
III.5	CAPACITES TECHNIQUE ET FINANCIERE	16
III.5.1	Capacités techniques	16
III.5.2	Capacités financières	16
III.6	POLITIQUE GENERALE DE L'ETABLISSEMENT	16
IV.	CLASSEMENT DES INSTALLATIONS	20
IV.1	LEGISLATION ET INSTALLATIONS CLASSEES	20
IV.2	RUBRIQUES VISEES PAR LA NOMENCLATURE DES INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ICPE)	21
IV.3	OBJET DE LA DEMANDE	24
V.	DESCRIPTION DES INSTALLATIONS	25
V.1	IMPLANTATION DU SITE	25
V.2	ACCESSIBILITE ET AMENAGEMENT	27
V.3	LES BATIMENTS	27
V.4	EXPLOITATION	30
V.4.1	Le stockage de liquide inflammable (rubrique ICPE N°1432)	30
V.4.2	Cuves double-enveloppe	33
V.4.3	Postes de chargement/déchargement (Rubrique ICPE n°1434)	35
V.4.4	La distribution de carburant via l'hydrant	35
V.5	RISQUES INCENDIE/EXPLOSION	38
V.5.1	Affichage	38
V.5.2	Détection, protection et lutte incendie	38
V.5.3	Moyens d'intervention	39
V.6	GESTION DE L'EAU	39
V.6.1	Prévention des pollutions	39
V.6.2	Réseaux de collecte	39
V.6.3	Suivi de la qualité des eaux	40
V.7	LES UTILITES	41
V.7.1	Le groupe électrogène (Rubrique ICPE n° 2910)	41
V.7.2	Les installations de réfrigération et compression (Rubrique ICPE n° 2920)	41
V.7.3	La distribution électrique	41

Figures :

Figure 1 : Schéma d'organisation de TotalEnergies.....	7
Figure 2 : Organigramme de TotalEnergies Marketing Pacifique.....	13
Figure 3 : Politique Hygiène, Santé, Sécurité, Sureté, Environnement, Qualité et Développement durable de TotalEnergies Marketing Pacifique.....	18
Figure 4 : Chartes HSEQ du dépôt de la Tontouta.....	19
Figure 5 : Activités du dépôt faisant l'objet d'un classement ICPE	21
Figure 6 : Implantation du dépôt.....	26
Figure 7 : Bâtiments et sens de circulation du dépôt.....	27
Figure 8 : Pomperie de déchargement de JET A1	28
Figure 9 : Abris des aviateurs et oléoserveurs	28
Figure 10 : Abris pomperie	29
Figure 11 : Pomperie des cuves et de l'hydrant et dalle béton étalon	29
Figure 12 : Localisation des stockages du dépôt	30
Figure 13 : Talus des cuves de JET A1.....	31
Figure 14 : Event et trou d'homme d'une cuve de JET A1	31
Figure 15 : Application d'une résine époxy solidifiées par du mat de verre autour d'un tissu 3D	32
Figure 16 : Schéma récapitulatif des niveaux.....	33
Figure 17 : Détail de l'installation des doubles enveloppes	34
Figure 18 : Système à dépression.....	35
Figure 19 : Photos de l'installation de l'hydrant	36
Figure 20 : Liste des contrôles effectués sur l'hydrant (source : Total Pacifique).....	37
Figure 21 : Affichage de l'hydrant et des puits et regards sur les pistes de l'aéroport.....	38
Figure 22 : Localisation des piézomètres sur le dépôt	40
Figure 23 : Plan des utilités du dépôt	41

Tableaux :

Tableau 1 : Quantités de carburant stockées à l'année (données 2020)	15
Tableau 2 : Rubriques ICPE applicables.....	20
Tableau 3 : Rubriques visées par la nomenclature ICPE applicables	22
Tableau 4 : Installations du dépôt non classées selon les rubriques visées par la nomenclature ICPE.....	23
Tableau 5 : Nature et volumes des produits stockés.....	33

Annexes :

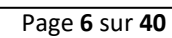
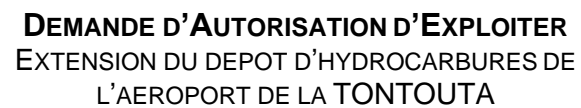
ANNEXE 1.1 : Convention d'occupation temporaire du domaine public de l'aéroport de NOUMEA
ANNEXE 1.2 : Inspection JIG
ANNEXE 1.3 : Analyse Risque Foudre – Etude technique
ANNEXE 1.4 : Avis Ridet et extrait Kbis
ANNEXE 1.5 : Travaux de perméabilisation des zones pomperie, étalon et collecteur
ANNEXE 1.6 : Rapport d'inspection du système de protection cathodique de l'hydrant (Décembre 2017)
ANNEXE 1.7 : Plans de recollement extension hydrant
ANNEXE 1.8 : Manuel des opérations et de contrôle qualité Air Total
ANNEXE 1.9 : Plan des 100m
ANNEXE 1.10 : Plan des 35m
ANNEXE 1.11 : Etude de positionnement des détecteurs de flammes IR
ANNEXE 1.12 : Document technique – cuves double enveloppe

I. PRESENTATION TOTALENERGIES MARKETING PACIFIQUE

I.1 TOTALENERGIES : ORGANISATION

C'est un groupe énergétique international, il est présent dans plus de 130 pays et emploie près de 100.000 collaborateurs. Le groupe est la 4^{ème} major pétrolière et gazière internationale avec un chiffre d'affaires consolidé 140,7 milliards de dollars en 2020.

L'organisation TotalEnergies au 1^{er} janvier 2021 est présentées ci-dessous :



DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPLOITER EXTENSION DU DEPOT D'HYDROCARBURES DE L'AEROPORT DE LA TONTOUTA

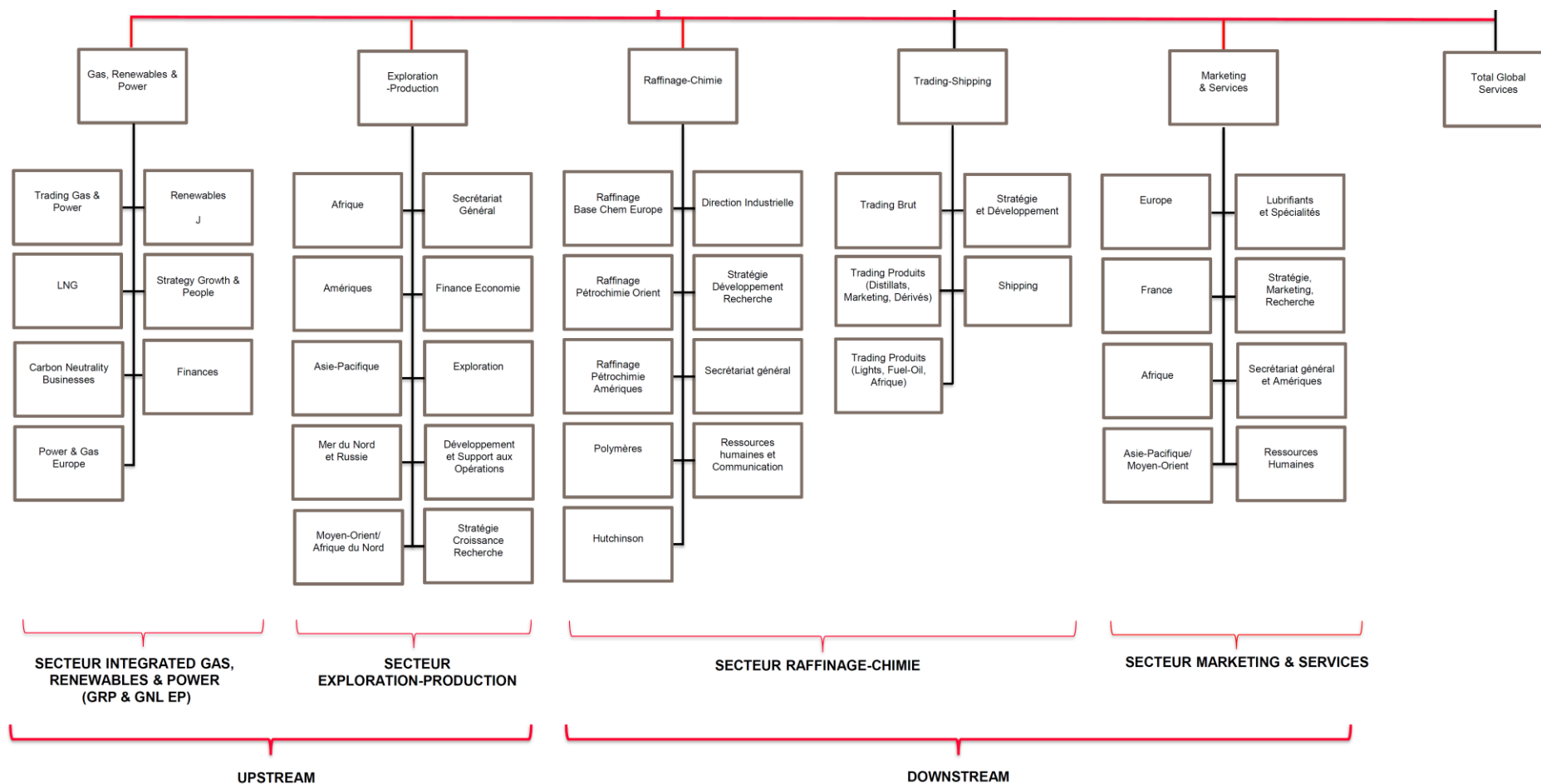


Figure 1 : Schéma d'organisation de TotalEnergies

I.2 TOTALENERGIES : ACTIVITES

TotalEnergies est une compagnie multi-énergies mondiale de production et de fourniture d'énergies : pétrole et biocarburants, gaz naturel et gaz verts, renouvelables et électricité. 105 000 collaborateurs s'engagent pour une énergie toujours plus abordable, propre, fiable et accessible au plus grand nombre. Présents dans plus de 130 pays, TotalEnergies inscrit le développement durable dans toutes ses dimensions au cœur de ses projets et opérations pour contribuer au bien-être des populations.

TotalEnergies place le développement durable au cœur de sa stratégie.

L'engagement de TotalEnergies s'articule autour de quatre axes :

- L'énergie durable : mener la transformation du modèle énergétique pour lutter contre le changement climatique et répondre aux besoins des populations.
- Le bien-être des personnes : être une référence en tant qu'employeur et opérateur responsable.
- L'excellence environnementale : se montrer exemplaire en matière de gestion de l'environnement et d'utilisation des ressources naturelles de la planète.
- La création de valeur pour la société : générer une prospérité partagée, être créateur de valeur et porteur de changement positif pour les communautés dans ses territoires d'ancrage.

TotalEnergies s'est également engagée à contribuer à la réalisation des Objectifs de Développement Durable des Nations Unies et à les utiliser comme un cadre de référence pour mieux mesurer et prioriser l'ensemble de ses impacts.

L'humain est au cœur du projet collectif et des valeurs de TotalEnergies. Ses collaborateurs, par leur diversité, leur engagement individuel et leur talent, sont l'énergie qui la fait avancer.



*CONTRE 18 % EN 2014

TotalEnergies diversifie son offre énergétique pour favoriser les énergies renouvelables et décarbonées et un usage économe et raisonné des énergies fossiles. En avançant vers de nouvelles énergies, TotalEnergies incite aussi ses clients à changer leurs habitudes de consommation, à privilégier l'efficacité énergétique et à utiliser en priorité les solutions bas carbone.

TotalEnergies investit massivement dans le solaire et l'éolien, mais aussi dans le stockage d'électricité, complément indispensable des énergies renouvelables et enjeu majeur pour le futur des réseaux électriques. TotalEnergies développe un portefeuille d'activités sur toute la chaîne de valeur électrique avec une ambition : représenter 40 % du mix des ventes en 2050.

L'objectif de TotalEnergies est d'intégrer le top 5 mondial des producteurs d'énergies renouvelables d'ici 2030.



Le gaz est l'énergie fossile la moins émettrice de gaz à effet de serre et l'allié indispensable des énergies renouvelables par nature intermittentes. C'est aussi la meilleure solution pour décarboner l'industrie du transport maritime et terrestre, fortement émettrice de CO₂. C'est pourquoi il est en première ligne dans l'offre d'énergies responsables de TotalEnergies.

Et pour que le gaz joue pleinement son rôle dans la transition énergétique, TotalEnergies travaille continuellement à réduire les émissions de méthane, depuis ses installations jusqu'au client final et investit dans les gaz renouvelables : biogaz et hydrogène.



*TÉRAWATTHEURES

Atteindre la neutralité carbone implique une forte évolution du mix énergétique mondial. Si la consommation de pétrole va se stabiliser puis décliner, le monde aura encore besoin d'hydrocarbures dans les prochaines décennies pour répondre à la croissance de la demande en énergie. C'est pourquoi TotalEnergies continue à développer de nouveaux projets pétroliers qui présentent un équilibre en termes de coûts et d'intensité carbone.

En parallèle, TotalEnergies poursuit la réduction des émissions liées à la production et à l'usage du pétrole. En évitant de rejeter les gaz à effet de serre dans l'atmosphère, par une meilleure performance énergétique de ses installations et grâce au développement de carburants renouvelables comme le diesel renouvelable ou encore le biocarburant aérien durable.



*MILLIONS DE TONNES

Au-delà de toutes les actions menées pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre et l'intensité carbone des produits vendus par TotalEnergies, séquestrer le CO₂ est un levier indispensable pour atteindre la neutralité carbone en 2050. D'où le rôle essentiel que les puits de carbone ont à jouer.

Depuis plus de dix ans, TotalEnergies construit des partenariats pour accélérer la recherche et les projets de captage et stockage du CO₂. TotalEnergies investit aussi dans les puits naturels de carbone, comme la forêt et l'agriculture régénérative.

100 M\$

par an consacrés au CCS pour financer
de la R&D et des pilotes industriels

1,5 millions de tonnes

de CO₂ séquestrées par an dès 2024
grâce au projet Northern Lights en
Norvège

100 M\$

par an investis en moyenne dans le
développement des puits naturels de
carbone

40 000

hectares de forêt plantés en République
du Congo*

*SOIT UN PUIT DE CARBONE DE PLUS DE 10
MILLIONS DE TONNES DE CO₂ SÉQUESTRÉES SUR 20
ANS

II. JUSTIFICATION DU PROJET

TotalEnergies Marketing Pacifique exploite actuellement sur l'aéroport de NOUMEA - La TONTOUTA un dépôt de carburants pour l'aviation créé en 1946 et modifié en 1956, 1960 et 1974 d'une capacité de 610 m³. Le dépôt d'aviation civile de la Tontouta appartient à un pool pétrolier constitué des sociétés SSP, Exxon Mobil et TotalEnergies Marketing Pacifique. TotalEnergies Marketing Pacifique en assure l'exploitation pour le compte du pool..

Mis à part l'extension de l'hydrant en 2011 faisant suite à l'agrandissement de l'aéroport de la Tontouta, le dépôt d'hydrocarbures n'a pas connu de changement notable depuis 1960, contrairement aux installations environnantes tel que l'aéroport international de Tontouta qui a vu son trafic aérien augmenter année après année.

TotalEnergies Marketing Pacifique souhaite régulariser la situation administrative des installations actuelles et des cuves conformément aux dispositions du Code de l'Environnement de la Province Sud (articles R413-1 et suivants).

Dans cette optique, un projet de modernisation du dépôt par l'installation de cuves à double enveloppe a été réalisé. Le sol au niveau de la zone de pomperie a également été imperméabilisé (dalle béton) et le séparateur d'hydrocarbures a été changé.

D'autres études d'agrandissement de la capacité du dépôt ont été réalisées, mais elles ne sont pas concernées par le présent dossier.

Ce projet permet à TotalEnergies Marketing Pacifique de :

- Contrôler la configuration des installations sur le site afin de s'assurer qu'elles respectent la réglementation en vigueur,
- Prévoir le changement de cuves de stockage conformément à la réglementation,
- Revoir les conditions d'exploitation et de gestion de la sécurité et de l'environnement, et de les améliorer le cas échéant.

III. PRESENTATION GENERALE DE L'ETABLISSEMENT TOTALENERGIES MARKETING PACIFIQUE ET DE SES ACTIVITES

III.1 IDENTITE DE L'ETABLISSEMENT TOTALENERGIES MARKETING PACIFIQUE DE LA TONTOUTA

- | | |
|--|---|
| ➤ <i>Raison Sociale :</i> | TotalEnergies Marketing Pacifique |
| ➤ <i>Forme juridique :</i> | Société Anonyme |
| ➤ <i>Capital :</i> | 300.000.000 Francs CFP (150 actions de 2.000 XPF) |
| ➤ <i>Siège Social :</i> | 30 route baie des Dames Ducos
98 845 NOUMEA |
| ➤ <i>Adresse Postale :</i> | BP 717
98 845 NOUMEA |
| ➤ <i>Téléphone :</i> | (687) 27.90.50 (siège) et (687)
35.11.16 (dépôt) |
| ➤ <i>Télécopie :</i> | (687) 27.29.90 (siège) et (687) 35.17.30 (dépôt) |
| ➤ <i>RIDET :</i> | 021 642 001 |
| ➤ <i>Code APE:</i> | 515 A |
| ➤ <i>Registre du commerce :</i> | B 021 642 |
| ➤ <i>Date de création du dépôt :</i> | 1948 |
| ➤ <i>Effectif du dépôt :</i> | 6 personnes |
| ➤ <i>Chef du dépôt :</i> | Christophe Bastien |
| ➤ <i>Personne chargée de suivre le dossier :</i> | Alexandre DJAGUINOFF |

Un RIDET et extrait Kbis sont présent en annexe 1.4.

Les organigrammes ci-après présentent l'organisation de TotalEnergies Marketing Pacifique au 1^{er} janvier 2020.

Organisation TotalEnergies Marketing Pacifique

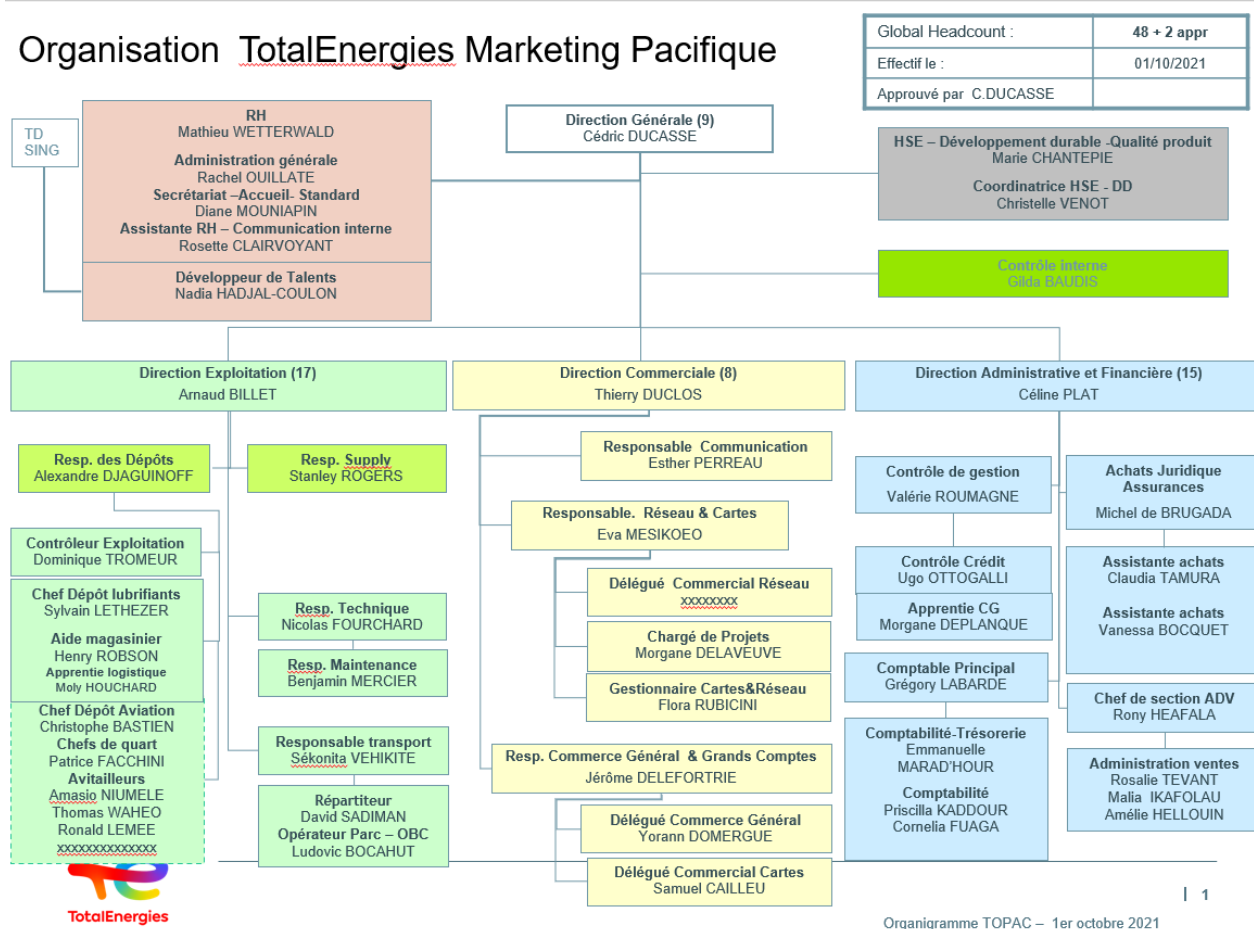


Figure 2 : Organigramme de TotalEnergies Marketing Pacifique

III.2 HISTORIQUE

Le dépôt a été construit en 1946, puis il a fait l'objet de modifications en 1956, 1960 et 1974, au cours desquelles des stockages et un réseau d'hydrant ont été rajoutés. En 2011, le réseau d'hydrant a été étendu suite à l'agrandissement de l'aéroport de la Tontouta. Des travaux ont été réalisés afin de moderniser le dépôt. Les principaux changements sont :

- En 2016 : Les cuves simples enveloppe ont été transformées en cuve double enveloppe. Les données techniques des cuves double enveloppe sont présentées en annexe 2.6 ;
- En 2019 : Les surfaces au niveau de la pomperie, zone étalon et le collecteur ont été imperméabilisé (dalle béton). Les documents relatifs à ces travaux sont présents en annexe 1.5 ;

Le déshuileur séparateur d'hydrocarbures a été remplacé par nouveau séparateur d'hydrocarbure équipé d'un obturateur automatique et d'un système de détection d'hydrocarbure avec alarme dans le bureau du dépôt. Une vanne manuelle de séparation avec le réseau publique a également été installé. Elle pourra être actionnée par les avitailleurs en cas d'alarme.

III.3 LOCALISATION DES INSTALLATIONS

La localisation des installations et les bâtiments environnants sont indiqués sur le plan d'ensemble à 100 m du dépôt, fournis avec ce dossier (annexe 1.9).

Le dépôt est implanté au Sud-Est de l'aérogare de l'aéroport international de NOUMEA - La TONTOUTA sur les terrains appartenant à ce dernier et localisé sur la commune de PAÏTA aux coordonnées RGNC Lambert NC E : 422839 ; N : 242966

L'environnement immédiat des installations du dépôt est constitué actuellement par :

- A l'Est : un stockage semi-enterré de JET-A1 appartenant à l'armée de l'air et des sols nus. L'arrêt de l'exploitation a été réalisé courant deuxième trimestre 2014 et a été démantelé en 2016. Les certificats concernant ce démantèlement ont été demandés aux services des armées. TotalEnergies Marketing Pacifique est toujours dans l'attente de réception de ces documents ;
- Au Nord : des sols nus et une route peu passante.
- A l'Ouest : un rond-point permettant de desservir le site puis la zone aéroportuaire (notamment le poste de contrôle et le poste de gendarmerie).
- Au Sud : une route menant à la zone aéroportuaire, au chenil et à la centrale électrique de la DGAC.

Il convient de préciser qu'une convention d'occupation temporaire du domaine public de l'aéroport de NOUMEA - la TONTOUTA a été signée entre la Chambre du Commerce et de l'Industrie et les trois compagnies pétrolières du territoire le 24 octobre 2003. Cette convention est en cours de renouvellement. Les démarches sont en cours au moment de la rédaction de ce dossier. La dernière convention en date ainsi que l'extension temporaire sont présentes en annexe 1.1.

Le site est accessible par le rond-point situé à proximité du dépôt à l'Ouest. A ce jour il compte une entrée principale (accessible aux véhicules du personnel et aux bridgers), une entrée secondaire ne servant qu'aux camions bridgers et enfin un accès au tarmac pour les oléoserveurs, les bridgers et les secours de l'aéroport. Il convient de préciser que le dépôt est clôturé et est équipé d'un système anti-intrusion (caméras de vidéosurveillance et thermiques) depuis courant 2014.

III.4 NATURE ET VOLUME DES ACTIVITES

Lexique des termes utilisés

Avitailleur : Camions chargé de l'approvisionnement en carburant des avions, comportant une citerne et un système de distribution.

Bridger : Camion chargé de l'approvisionnement en carburant du dépôt depuis les stocks de Nouméa.

Oléoserveur : Camion assurant le remplissage des avions sur le tarmac via les oléo-prises de l'hydrant. Ce véhicule ne dispose pas de citerne, mais simplement de moyens de distribution.

Descriptif

L'activité principale du DEPOT AVIATION DE TONTOUTA est de stocker du JET A1 et ainsi d'assurer la distribution de carburant pour les aéronefs de l'aéroport de la TONTOUTA. Les avions de l'aéroport sont approvisionnés en JET A1 majoritairement par les oléoserveurs pour 97 % du volume via un pipeline et par les avitailleurs pour 3 %.

Le site compte actuellement huit cuves semi-enterrées à double enveloppe de JET A1 pour un volume total de stockage de 610 m³.

La réception et l'expédition du produit se déroulent en continu sur toute l'année, 7 jours sur 7 et 24 h/24. La réception des liquides inflammables par les bridger est réalisée uniquement en journée.

Les quantités stockées à l'année (données 2020 en Litres) sont présentées dans le tableau suivant :

Stock Moyen		
années	Stock moyen ambiant	Stock moyen @15
2015	449 262	447 713
2016	392 760	391 434
2017	416 469	415 606
2018	413 859	412 790
2019	401 611	401 066
2020	467 629	465 133
2021 (au 30 juin)	474 582	471 473
Total général	430 882	429 317

Stock Maximum		
années	Stock maximum ambiant	Stock maximum @15
2015	565 871	561 098
2016	576 415	570 289
2017	545 723	544 747
2018	533 929	533 918
2019	525 712	522 575
2020	588 892	586 923
2021 (au 30 juin)	582 061	579 768
Total général	588 892	586 923

Stock Minimum		
années	Stock minimum ambiant	Stock minimum @15
2015	249 184	248 794
2016	137 914	139 794
2017	207 343	209 683
2018	213 431	215 511
2019	203 689	206 894
2020	216 630	217 092
2021 (au 30 juin)	334 913	332 961
Total général	137 914	139 794

Tableau 1 : Quantités de carburant stockées à l'année (données 2020)

Les installations du site comprennent :

- *Huit cuves semi-enterrées*
- *Un bâtiment comprenant le garage des services, le magasin*
- *Un local pomperie sous abris*
- *Un local de dépotage sous abris*
- *Une aire de déchargement*
- *Un local des utilités*
- *Un bâtiment administratif (bureau exploitation et contrôle des instrumentations), les locaux sociaux (réfectoire, dortoir, douches et WC)*

III.5 CAPACITES TECHNIQUE ET FINANCIERE

III.5.1 Capacités techniques

L'exploitation et l'entretien du dépôt sont réalisés par le personnel du site.

L'établissement bénéficie de l'appui technique TotalEnergies Marketing, c'est pourquoi le personnel du dépôt est expérimenté et formé à la conduite des différentes opérations liés à l'exploitation d'un dépôt d'hydrocarbures et opère selon des référentiels techniques de TotalEnergies Marketing (Manuel des Opérations et de Contrôle Qualité Air Total).

Le personnel est ainsi formé :

- À son poste de travail par Air Total,
- À la sécurité par le responsable Hygiène Sécurité Environnement TotalEnergies Marketing Pacifique,
- À la lutte incendie par les pompiers,
- Au transport de matières dangereuses (APTH),

Ce qui lui permet donc de gérer l'entretien et l'exploitation du dépôt.

III.5.2 Capacités financières

Le dépôt est une Joint-Venture qui appartient à parts égales à trois groupes pétroliers internationaux : TotalEnergies Marketing, EXXON MOBIL et SSP qui disposent de la surface financière, des assurances et des garanties nécessaires pour couvrir les activités réalisées par le dépôt.

III.6 POLITIQUE GENERALE DE L'ETABLISSEMENT

Le dépôt de la Tontouta étant sous l'autorité de TotalEnergies Marketing Pacifique, la politique générale de TotalEnergies Marketing Pacifique s'y applique donc. Ses principaux axes de développement sont :

La qualité

TotalEnergies Marketing Pacifique a mis en place une politique de type "assurance qualité" afin de satisfaire le client. Sa certification ISO 9001 (version 2015) a été renouvelé en 15 mars 2019 pour les activités d'importation, de commercialisation, de stockage et de distribution des lubrifiants et des carburants.

Un Manuel Opérationnel Contrôle Qualité Air Total définit précisément le mode d'exploitation du dépôt. Des formulaires d'enregistrements relatifs aux diverses opérations imposées par ce manuel sont réalisées. De plus des audits annuels sont menés par des inspecteurs JIG (Joint Inspection Group : organisme regroupant les compagnies pétrolières dont TotalEnergies est membre).

La politique de qualité de TotalEnergies Marketing Pacifique est certifiée par le JIG qui travaille en collaboration avec l'Association internationale du transport aérien (IATA).

La sécurité des installations et du personnel

La sécurité du personnel au poste de travail et des installations est une préoccupation permanente pour TotalEnergies Marketing Pacifique.

Parmi les moyens mis en œuvre pour soutenir cette volonté d'efficacité en matière de sécurité, nous pouvons citer :

- Des outils d'évaluation des risques (EVRP, etc.),
- L'existence d'un Plan d'Opération Interne,
- La présence de Sauveteurs Secouristes du Travail,
- Les exercices d'entraînement à la lutte incendie ou à l'évacuation mensuels,
- La rédaction et la mise en application d'instructions, de procédures, d'enregistrements dans le cadre du système de management de la sécurité,
- La formation du personnel à la lutte contre les feux d'hydrocarbures et gestion de sinistres,
- La formation du personnel au transport des hydrocarbures et des matières dangereuses (APTH).

La protection de l'environnement

Actuellement les effluents de la zone de déchargement et chargement et de la zone pomperie sont récupérés via une dalle étanche puis raccordés à un séparateur d'hydrocarbures.

Le dépôt de la Tontouta a mis en place des actions cadrant avec un management environnemental :

- Amélioration de la récupération des effluents : remplacement du séparateur d'hydrocarbures (2019) ;
- Tri sélectif partiel des déchets ;
- Envoi des déchets en fonction de leur qualité vers des centres de retraitement appropriés :
 - Les déchets sont traités localement par TRECODEC ;
 - le produit de la vidange du séparateur d'hydrocarbures est acheminé vers la filière de traitement adaptée (SOCADIS).

La politique de maintenance du dépôt

Le suivi de la maintenance s'appuie sur le Manuel Opérationnel Contrôle Qualité Air Total (MOCQAT) et est en accord avec les impositions du JIG. Des inspections sont réalisées par le JIG annuellement où la maintenance est notamment contrôlée (annexe 1.2 : Inspections JIG¹ et annexe 3.7 : plan de maintenance).

De plus, dans le cadre de la certification ISO 9001, un processus Gestion des dépôts a été développé au sein de la filiale. Celui-ci a pour objet de coordonner tous les dépôts gérés par la filiale. Dans ce processus figure l'item Maintenance qui permet de contrôler notamment le bon déroulement de la maintenance préventive au sein des différents dépôts.

La politique d'Hygiène, Santé, Sécurité, Sureté, Environnement, Qualité et Développement durable de Total Pacifique est présentée ci-après.

¹ Les rapport d'inspection du JIG sont exclusivement émis en langue anglaise du fait qu'ils sont réalisés par des auditeurs internationaux, cette pièce a ainsi simplement vocation à montrer ce qui est entrepris en termes de suivi et d'inspection pour ce type de dépôt.



**POLITIQUE Hygiène, Santé, Sécurité, Sûreté,
Environnement, Qualité et Développement
Durable de TOTAL PACIFIQUE**

Notre priorité : Faire de la Sécurité notre valeur commune de nos activités tout en assurant l'intégrité et la sûreté de nos installations, la santé des personnes, la préservation de l'environnement, la qualité de nos produits et prestations dans le respect de la réglementation en vigueur, des règles du groupe TOTAL tout en assurant la satisfaction de nos clients et parties prenantes.

En complément du code de Conduite, de la charte éthique, de la charte sûreté et de la charte Sécurité – Santé – Environnement - Qualité du Groupe TOTAL, TOTAL PACIFIQUE s'engage à mettre en œuvre les moyens nécessaires permettant de respecter les engagements suivants, détaillés selon les axes suivants :

Axe 1 : Culture Sécurité

Le respect de la sécurité est une obligation pour tous, tant au niveau de nos propres entités que vis-à-vis des entreprises extérieures avec lesquelles nous travaillons. L'exemplarité, l'implication à tous les niveaux est indispensable pour maintenir un niveau de sécurité élevé dans nos activités. La mise en place et le suivi des systèmes et programme de managements HSEQ tel que MAESTRO, MAESTRO LOG, ICC, ICT, SMT, MOCQAT, Intégrité nous permettent d'améliorer nos performances et celles de nos sous-traitants.

Axe 2 : Transport de produits et de personnes

La prévention des risques d'accidents liés au transport de nos produits et de notre personnel est fondamentale. En s'appuyant sur l'implication et l'exemplarité de l'ensemble des collaborateurs et parties prenantes nous nous engageons à faire appliquer les règles groupes et locale concernant le transport. Cette application passe entre autre par l'engagement du management, l'organisation des transport, la sélection et formation des chauffeurs et transporteurs, le respect des temps de conduite – repos et limitations de vitesse. Des plans d'actions et les moyens correspondants sont mis en place et régulièrement actualisés pour assurer l'amélioration du système de management du transport.

Axe 3 : Prévention des risques liés à nos activités et produits

Notre démarche d'identification, de prévention et de réduction des risques est mise en œuvre pour l'ensemble de nos activités et produits tout au long de leur cycle de vie. Elle s'appuie en particulier sur : l'analyse de risque, la prise en compte de la gestion du changement et des modifications, la mise en place d'un plan d'actions pour réduire ou supprimer le risque, la prise en compte des barrières de sécurité critiques dans les opérations et le transport, la sélection de prestataires impliqués et exemplaires dans la gestion des risques aussi bien au niveau du transport que des travaux, l'encadrement des opérations critiques et situations dégradées, la préparation et la coordination des travaux ainsi que sur des évaluations et contrôles réguliers interne et externe telle que MAESTRO, ICC, ICT.

Axe 4 : Sûreté

La démarche sûreté concerne les biens et les personnes. Elle a pour objectif d'évaluer en permanence les menaces qui pèsent sur nos activités opérationnelles afin de définir et de mettre en place une posture adaptée prenant en compte les menaces locales et internationales.

Axe 5 : Santé / hygiène

L'ensemble de notre personnel est formé aux risques exposés et à la réaction à adopter en cas d'urgence. Nous œuvrons chaque jour pour améliorer les conditions de travail de nos employés.

Sur notre réseau de station-service, nous sommes engagés depuis plusieurs années dans une politique élevée de sécurité alimentaire. Cela se traduit par la mise en place de formations, procédures, contrôles et audits internes et externes auprès de nos exploitants.

Axe 6 : Environnement

L'impact environnemental lié à nos activités et à nos produits est systématiquement étudié. Ces études donnent lieu à la recherche de solutions pour maîtriser nos risques et les moyens sont mis en place pour réduire leur impact. Nos actions portent sur les axes suivants : La gestion des déchets ; L'efficacité énergétique de nos sites ; La protection et la surveillance de l'air, des sols et des eaux ; La mise en place d'un plan antipollution sur les différents sites ; La réhabilitation des sites.

Axe 7 : Actions sociétales

La démarche sociétale, via notre programme SRM+ (Stakeholders Relationship Management), fait partie intégrante de nos opérations et permet de mesurer la satisfaction de nos parties prenantes.

La mise en œuvre de ce programme donne lieu à un plan d'actions revu régulièrement.

Axe 8 : Amélioration continue et satisfaction clients

La remontée d'informations, l'analyse des causes immédiates et fondamentales de nos événements ainsi que les audits permettent la mise en place de plan d'actions et le développement de notre démarche d'amélioration continue.

Dans cette démarche, il est indispensable de diffuser nos retours d'expérience, les meilleures pratiques du Groupe et de l'industrie avec nos partenaires afin de les intégrer dans nos règles, formations et pratiques.


 Nicolas FAVRE
 Directeur Général



Janvier 2020

Figure 3 : Politique Hygiène, Santé, Sécurité, Sûreté, Environnement, Qualité et Développement durable de TotalEnergies Marketing Pacifique

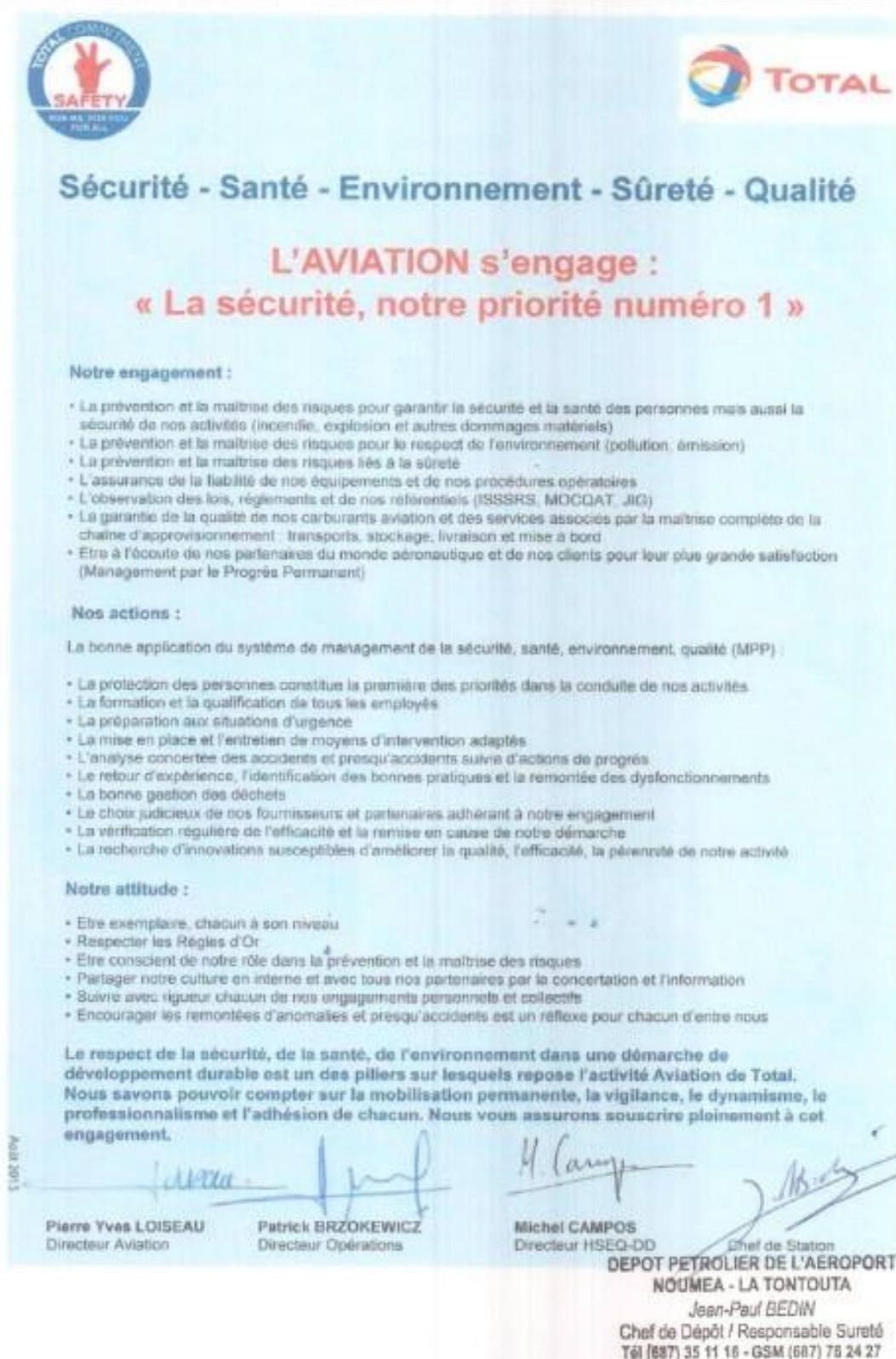


Figure 4 : Chartes HSEQ du dépôt de la Tontouta

IV. CLASSEMENT DES INSTALLATIONS

IV.1 LEGISLATION ET INSTALLATIONS CLASSEES

Ci-après se trouve la liste non exhaustive des principaux textes réglementaires régissant l'activité des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et s'appliquant à l'ensemble du dépôt de la Tontouta :

- *Le Code de l'Environnement de la Province Sud, Livre IV - Titre I, Chapitre III* relatif aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.
- *La délibération n° 09-2009 du 18 février 2009 modifiée* relative aux installations classées pour la protection de l'environnement en province Sud.
- *L'arrêté ministériel du 4 octobre 2010 modifié* relatif à la prévention des risques accidentels au sein des installations classées et la protection de l'environnement soumises à autorisation (réglementation française).
- *La circulaire du 24 avril 2008 relative à l'arrêté du 4 octobre 2010* relatif à la prévention des risques accidentels au sein des installations classées et la protection de l'environnement soumises à autorisation (ex arrêté du 15 janvier 2008 relatif à la protection contre la foudre de certaines installations classées) (réglementation française).
- *La délibération 802-2012/BAPS/DENV du 10 décembre 2012* définissant la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.
- *Le Code de l'Environnement de la Province Sud, Livre IV - Titre II* relatif aux déchets.
- *L'arrêté ministériel du 2 février 1998 modifié*, relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (réglementation française).
- *La circulaire du 17 décembre 1998* prise en application de l'arrêté du 2 février 1998 (réglementation française).
- *Le Code de l'Environnement Livre II Titre 2* relatif à l'air et à l'atmosphère (réglementation française).
- *L'arrêté ministériel du 29 septembre 2005* relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation (réglementation française).
- *L'arrêté ministériel du 29 septembre 2005* modifiant l'arrêté du 10 mai 2000 modifié relatif à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (réglementation française).
- *La circulaire du 10 mai 2010* récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de dangers, à l'appréciation de la démarche de réduction du risque à la source et aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) dans les installations classées en application de la loi du 30 juillet 2003 (réglementation française).

Les installations du DEPOT AVIATION DE TONTOUTA sont également soumises à des réglementations plus spécifiques relatives aux activités exercées :

RUBRIQUES ICPE	TEXTES REGLEMENTAIRES
1432 Dépôt de liquides inflammables enterrés	Délibération n°237-2011/BAPS/DIMENC du 1 ^{er} juin 2011
1434 Distribution de carburants	Délibération n°240-2011/BAPS/DIMENC du 1 ^{er} juin 2011

Tableau 2 : Rubriques ICPE applicables

IV.2 RUBRIQUES VISEES PAR LA NOMENCLATURE DES INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ICPE)

Le dépôt de la Tontouta est un Etablissement classé en raison de ses activités qui sont soumises soit à autorisation soit à déclaration suivant la gravité des dangers ou des inconvénients que peut présenter l'exploitation des installations.

Classement des installations :

Les tableaux suivants présentent les différentes rubriques régissant les activités du dépôt.

Ceux-ci mentionnent :

- Le numéro de la rubrique,
- L'intitulé de la rubrique avec le seuil de classement,
- Les caractéristiques de l'installation et le classement qui en découle,

La figure suivante localise les activités faisant l'objet d'un classement.

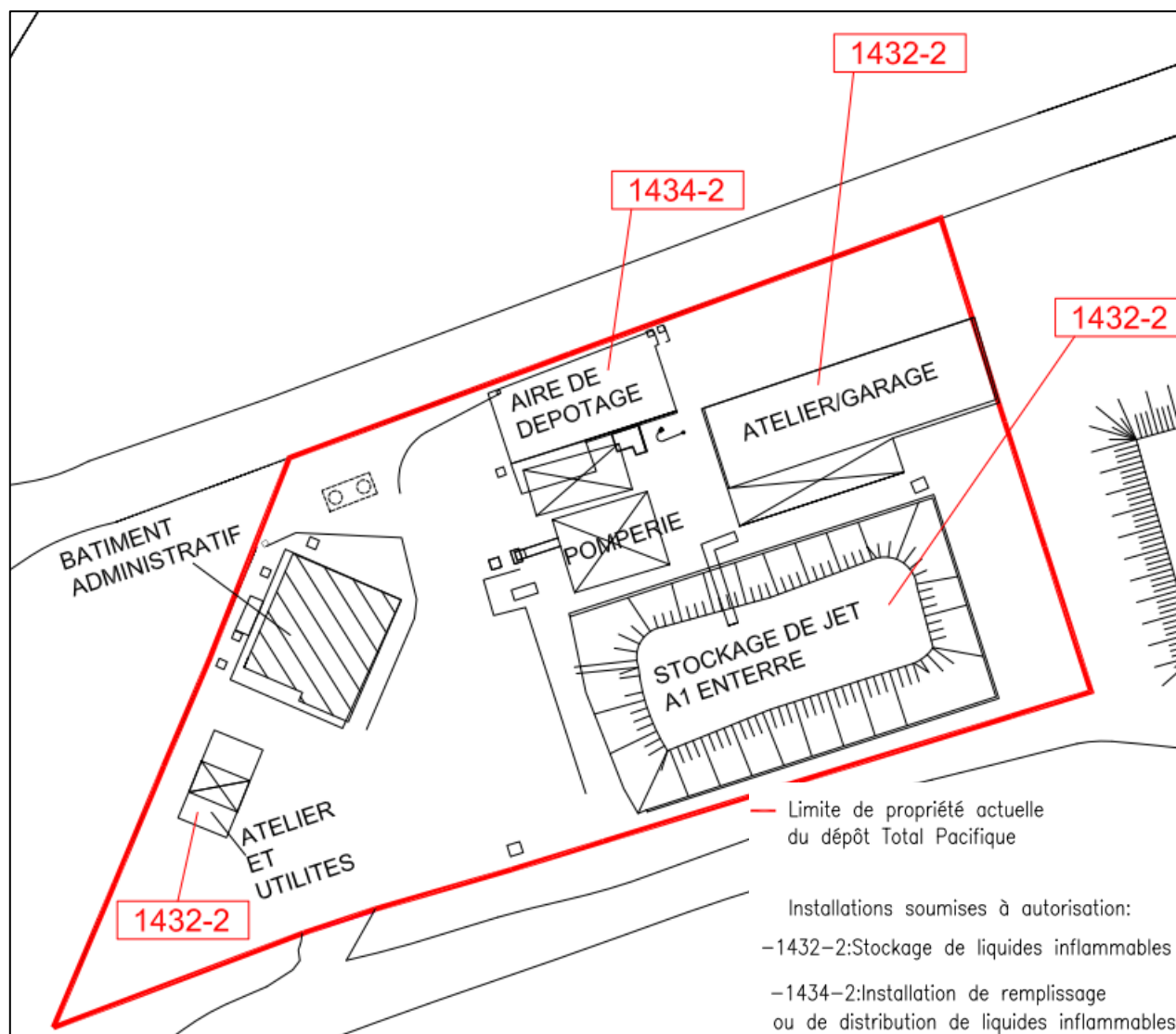


Figure 5 : Activités du dépôt faisant l'objet d'un classement ICPE

INSTALLATIONS SOUMISES A AUTORISATION OU AUTORISATION SIMPLIFIEE

Rubrique	Intitulé de la rubrique	Caractéristiques de l'installation
1432-2	<p>Stockage de liquides inflammables</p> <p><i>Seuil : capacité équivalente totale</i> A : supérieure à 500 m³ As : supérieure à 100 m³, mais inférieure ou égale à 500 m³ DC : supérieure à 5 m³, mais inférieure ou égale à 100 m³</p> <p><i>Pour être exprimés en capacité équivalente à celle d'un liquide inflammable de 1^{ère} catégorie tel que l'alcool ou le JET A1, le fioul léger, le fioul domestique et le gasoil, liquides inflammables de 2^{ème} catégorie, doivent être divisés par 5 et le fioul lourd, liquide peu inflammable, doit être divisé par 15. <u>Lorsque la cuve est située en fosse ou en double enveloppe avec système de détection de fuite ou assimilés, la quantité est divisée par 5.</u></i></p>	<p><u>Actuel</u></p> <p>Stockage de Jet A1 semi-enterré</p> <p>1 cuve de 52 m³ 3 cuves de 55 m³ 1 cuve de 95 m³ 2 cuves de 99 m³ 1 cuve de 100 m³</p> <p>Stockage gasoil : 1 cuve de 0,1 m³</p> <p>Avitailleur de JET A1 : 1 avitailleur de 10 m³</p> <p>$C_{eq} = (52 + 3 \times 55 + 95 + 2 \times 99 + 100 - 4^2) / 5 + 10 + 0,1 / 5$ Capacité totale équivalente : 131,22 m³</p> <p align="right">Autorisation simplifiée</p>
1434-2	<p>Installation de remplissage ou de distribution de liquides inflammables</p> <p>A : Installations de chargement et de déchargement desservant un dépôt de liquides inflammables soumis à autorisation</p>	<p><u>Actuel</u></p> <p>Poste de chargement de JET A1 – Avitailleur : 70 m³/h Poste de distribution de JET A1 - Oléoserveur : 140 m³/h Poste de déchargement bridger de Jet A-1 : 50 m³/h</p> <p>Débit total maximum : 140 m³/h Autorisation</p> <p>Nota : les deux postes de chargement de l'avitailleur et de distribution par l'oléoserveur sont limités par la capacité des pompes qui ne peuvent pas débiter plus de 140 m³/h à elle deux</p>

Tableau 3 : Rubriques visées par la nomenclature ICPE applicables

² Diminution de la capacité de stockage d'environ 4 m³ après mise en place d'une double enveloppe dans les cuves actuelles

INSTALLATIONS NON CLASSEES

<i>Rubrique</i>	<i>Intitulé de la rubrique</i>	<i>Caractéristiques de l'installation</i>
2910-A	<p>Installations de combustion consommant exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du fioul domestique, du charbon, des fiouls lourds ou la biomasse</p> <p>Nota : La biomasse se présente à l'état naturel et n'est ni imprégnée ni revêtue d'une substance quelconque. Elle inclut le bois sous forme de morceaux bruts, d'écorces, de bois déchiquetés, de sciures, de poussières de ponçage ou de chutes issues de l'industrie du bois, de sa transformation ou de son artisanat.</p> <p><i>Seuil : Puissance thermique maximale</i> A : supérieure ou égale à 50 MW As : supérieure à 20 MW, mais inférieure à 50 MW DC : supérieure à 2 MW, mais inférieure à 20 MW</p>	<p>Groupe électrogène : 182 kW_{th}</p> <p>Puissance thermique totale : 0,182 MW_{th} Non-classée</p>
2920-2-a	<p>Installations de compression et de réfrigération de fluides inflammables et toxiques</p> <p><i>Seuil : puissance absorbée</i> A : supérieure à 10 kW</p>	<p>2 climatiseurs</p> <p>Puissance absorbée totale : 6 kW Non-classée</p>
2925	<p>Atelier de charge d'Accumulateur</p> <p>D : La puissance maximale de courant continu utilisable pour cette opération étant supérieure à 50 kW</p>	<p>1 installation de recharge des batteries</p> <p>Puissance maximale de courant = 750 W Non-classée</p>
2753	<p>Ouvrage de traitement et d'épuration des eaux résiduaires domestiques ou assimilées</p> <p><i>Seuil : capacité</i> A : supérieure à 500 eqH D : supérieure à 50 eqH, mais inférieure ou égale à 500 eqH</p>	<p>Maximum 5 personnes présentes simultanément (dépôt 24h/24)</p> <p>Capacité : 5 eqH Non-classée</p>

Tableau 4 : Installations du dépôt non classées selon les rubriques visées par la nomenclature ICPE

IV.3 OBJET DE LA DEMANDE

La présente demande concerne la régularisation réglementaire de l'actuel dépôt d'hydrocarbures.

Il sera pris en compte dans ce dossier :

- Les installations actuelles du dépôt,
- L'hydrant d'alimentation des aéronefs de l'aéroport de La Tontouta,
- Les projets déjà réalisés en 2016 et 2019 :
 - Aménagement des doubles enveloppes pour les réservoirs (2016),
 - Installation d'une dalle bétonnée étanche sous l'aire de pomperie du dépôt et aménagements du système de gestion des eaux qui l'accompagne (2019).

Les activités du dépôt relevant de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), TotalEnergies Pacifique se doit de déposer un Dossier d'Autorisation d'Exploiter auprès de l'Assemblée de la Province Sud de la Nouvelle Calédonie.

De ce fait et dans le cadre de mise en conformité réglementaire, TotalEnergies Pacifique dépose un nouveau dossier d'Autorisation d'Exploiter.

V. DESCRIPTION DES INSTALLATIONS

V.1 IMPLANTATION DU SITE

Le DEPOT AVIATION DE TONTOUTA est situé à l'est de l'aéroport de la Tontouta à plus de 300 m de l'aérogare. Les bâtiments se trouvant à moins de 100 m des limites de propriétés du site sont les suivants :

- Au nord, les bâtiments des services techniques de la CCI. Ils accueillent du personnel travaillant pour l'aéroport de la Tontouta et ne reçoivent pas de public. L'agence OPT de la Tontouta est à environ 140 m.
- Au sud, les seuls bâtiments sont ceux du chenil de l'aéroport utilisé par le personnel de la DAVAR. La route passant le long de la limite de l'établissement n'est pas accessible au public.
- Au nord-est, quelques habitations et le centre de rétention associé à l'aéroport sont contenus dans l'emprise à 100 m du site.
- A l'ouest, les premiers hangars de l'aéroport sont à plus de 120 m des limites de propriété et n'accueillent pas de public. L'aérogare est située à environ 300 m.
- A l'est, un ancien stockage de Jet A1 de l'armée démantelé en 2015. Il n'y a plus d'opération depuis 2014. Il s'agit du seul bâtiment situé à moins de 50 m des limites de propriétés du dépôt.

Un plan des 100 m est disponible en annexe 1.9.

L'accès public le plus proche est la Route Territoriale 1 (RT1) située à plus de 200 m à l'Est.

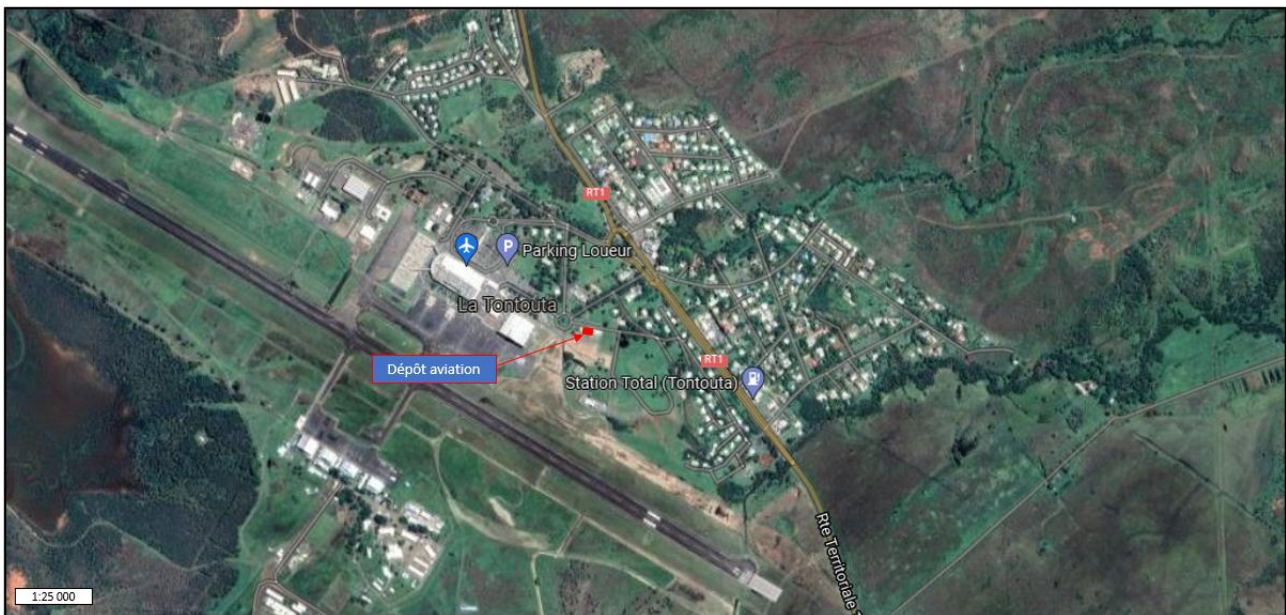




Figure 6 : Implantation du dépôt

Ce site est situé en zone potentiellement inondable mais avec un aléa d'inondabilité potentielle moyen à faible.

V.2 ACCESSIBILITE ET AMENAGEMENT

Le site occupe actuellement une surface de 3.325 m² clôturée située à la périphérie de l'aéroport de la Tontouta et dispose d'une Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public de 6.902 m². Une entrée est commune avec l'aéroport et est utilisée exclusivement pour les services des secours de l'aéroport et pour la fourniture des hydrocarbures par aviateurs ou oléoserveurs. Deux autres accès débouchent sur l'allée Charles de Verneilh, l'un servant d'entrée pour les véhicules du personnel et les bridgers et l'autre de sortie pour les bridgers.

L'ensemble du site est clôturé, les trois accès sont maintenus cadencés en permanence. L'accès est restreint au personnel travaillant sur le site, les visiteurs se garent à l'extérieur et doivent présenter une pièce d'identité et signer un registre d'entrée et de sortie. Des caméras de vidéosurveillance et un système de détection thermique ont été installés au niveau du portail principal et de l'allée Charles de Verneilh en 2014. Un badge d'accès est nécessaire pour accéder à l'enceinte de l'aéroport.

Les zones situées autour des bâtiments sont constituées de terrains nus et sont couverts de gravillon. Seuls les aires de chargement et déchargement, la zone de pompes et la zone pour éalons sont stabilisés et bétonnés. Le terre de stockage de Jet A1 est une surface herbeuse. Les parties non exploitées sont engazonnées ou arborées.

V.3 LES BATIMENTS

L'exploitation du site nécessite un certain nombre de bâtiments, ayant diverses fonctionnalités, présentés sur le schéma suivant.

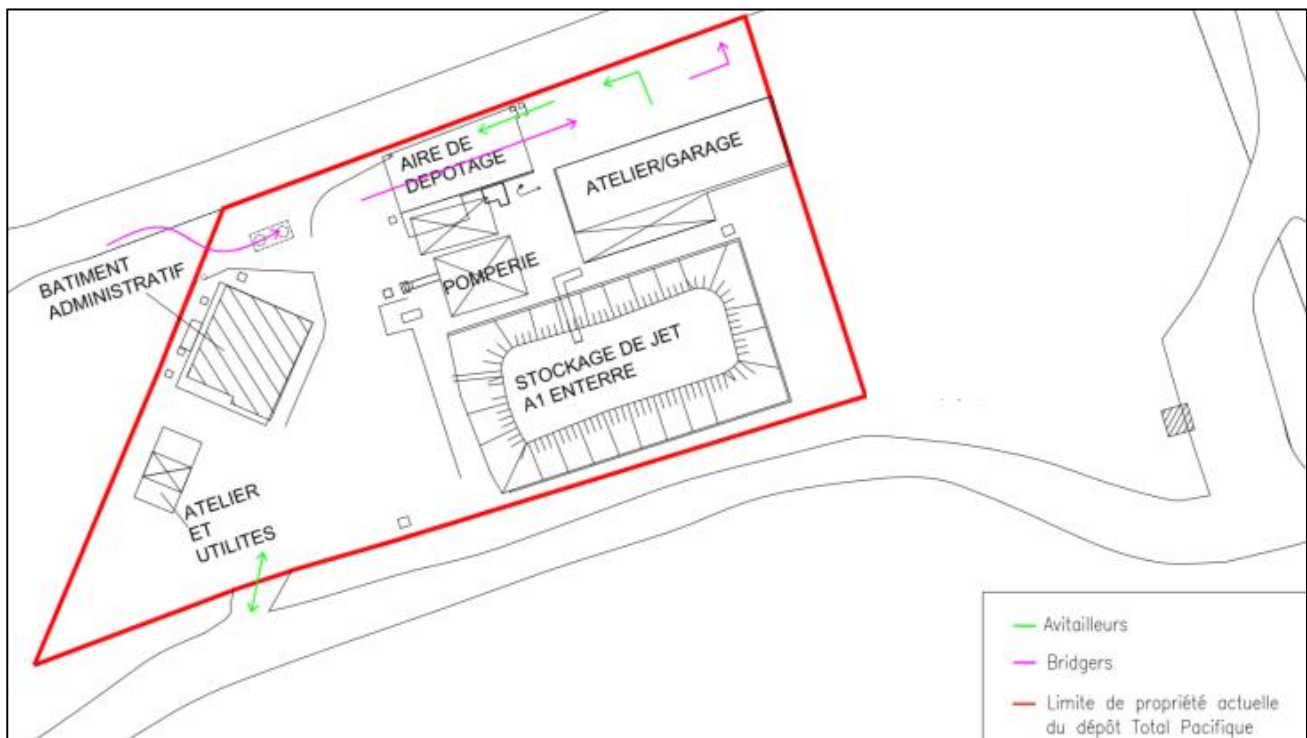


Figure 7 : Bâtiments et sens de circulation du dépôt

Sont ainsi présents sur le site :

Le bâtiment administratif

Ce local en béton de 66 m² regroupe le bureau d'accueil, les vestiaires, une salle de détente, les sanitaires, une salle de repos avec lits et un bureau d'exploitation avec le contrôle des instrumentations du dépôt. Il assure :

- Le contrôle des entrées/sorties,
- L'accueil des intervenants extérieurs,
- Le contrôle des opérations. Un panneau de contrôle indique les quantités stockées dans chaque cuve et permet d'arrêter toutes les opérations du site (bouton d'arrêt d'urgence des pompes).

L'ensemble des documents administratifs relatifs au stockage sont stockés dans ces locaux.
Des agents d'exploitation TotalEnergies Marketing Pacifique sont présents à tout moment sur le site.

L'abri pomperie déchargement

Ce local de 15 m² situé à proximité de l'aire de déchargement au Nord du site est un auvent en bardage simple peau (structure métallique sans habillage avec une toiture bac acier). Il regroupe les pompes et les flexibles nécessaires à l'opération de dépotage des bridgers et au chargement des avitailleurs.

Le poste de déchargement ne peut accueillir qu'un seul camion.



Figure 8 : Pomperie de déchargement de JET A1

L'abri camions avitailleurs et oléoserveurs

Ce bâtiment de 150 m² sert de garage pour les avitailleurs et les oléoserveurs.

Réalisé en bardage simple peau (structure métallique sans habillage avec une toiture bac acier), il est ouvert sur ses façades Sud et Nord.



Figure 9 : Abris des avitailleurs et oléoserveurs

L'abri commun pomperie cuves, pomperie et pomperie hydrant

Ce local de 50 m² situé à proximité de l'aire de chargement est un auvent réalisé en bardage simple peau (structure métallique sans habillage avec une toiture bac acier). Il regroupe les pompes utilisées pour la distribution de JET A1 par oléoserveur ou avitailleur, depuis les cuves de stockage.



Figure 10 : Abris pomperie

A noter qu'aujourd'hui, cette zone est entièrement sur rétention (dalle béton).



Figure 11 : Pomperie des cuves et de l'hydrant et dalle béton étalon

Le bâtiment utilités

Ce bâtiment de 40 m² accueille notamment un local compresseur, le groupe électrogène avec son stockage de gasoil et un atelier.

V.4 EXPLOITATION

L'ensemble des opérations de dépotages et d'avitaillements sont réalisées par des agents habilités et formés à l'utilisation des installations, présents en permanence sur le site.

V.4.1 Le stockage de liquide inflammable (rubrique ICPE N°1432)

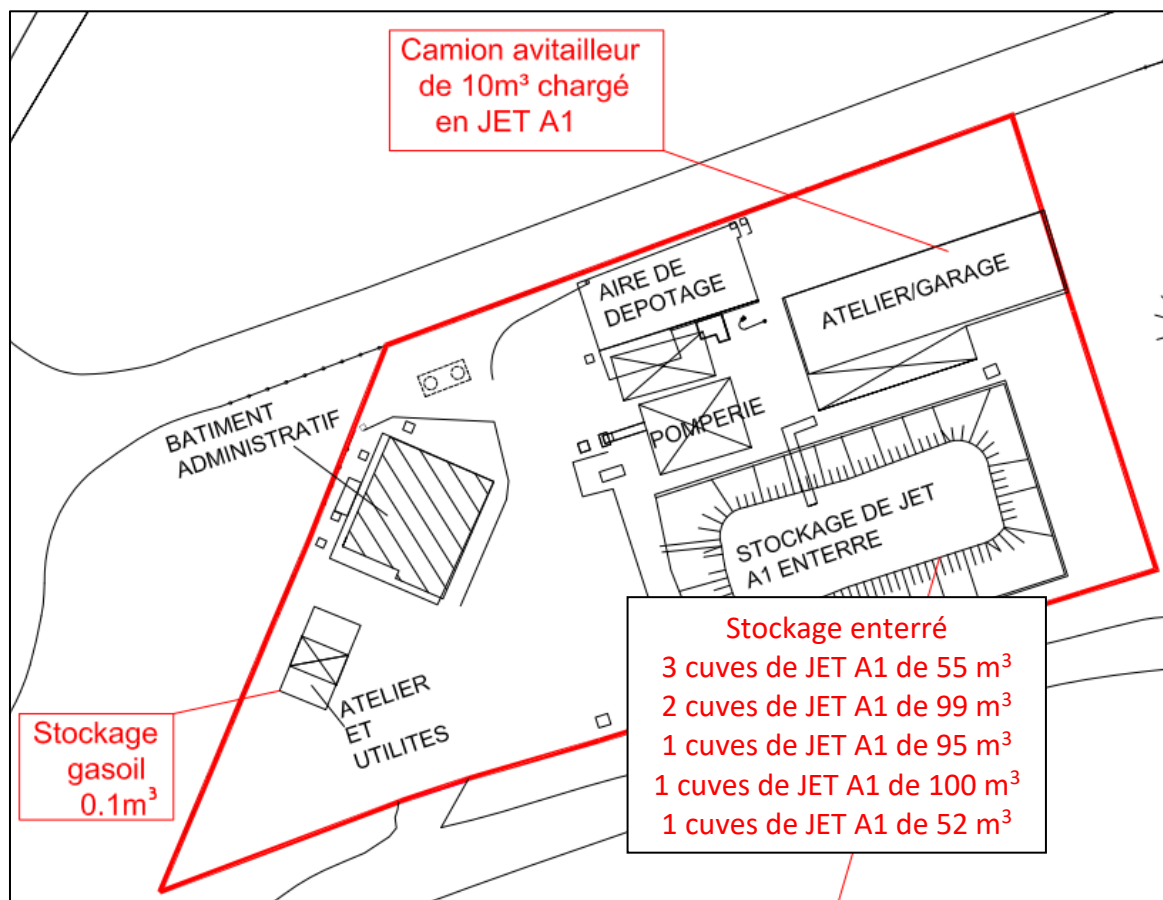


Figure 12 : Localisation des stockages du dépôt

Le Jet A1 dépoté par camions bridgers rejoint 8 cuves de stockages double enveloppe, semi-enterrées situées dans un tertre sur une couche de sable, au sud de la zone.

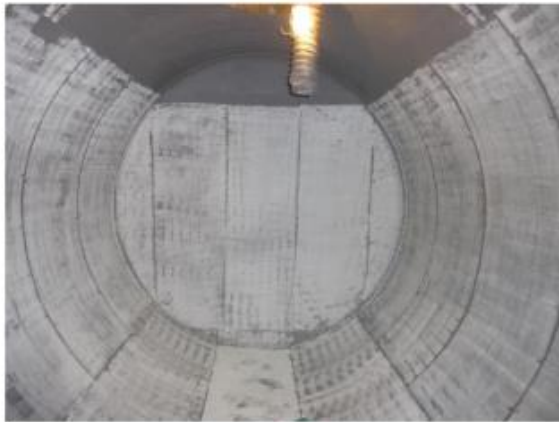


Figure 13 : Talus des cuves de JET A1



Figure 14 : Event et trou d'homme d'une cuve de JET A1

La figure suivante illustre la pose des doubles enveloppes des cuves.



Pose du tissu 3D



Revêtement de finition

Figure 15 : Application d'une résine époxy solidifiées par du mat de verre autour d'un tissu 3D

Les cuves sont desservies depuis une tuyauterie principale de remplissage (manifold). Cependant, une seule cuve ne peut être remplie à la fois. Le remplissage se fait par le sommet et la tuyauterie plonge jusqu'au le fond des cuves.

La distribution de JET A1 se fait au moyen d'une aspiration flottante. Les tuyauteries de sortie de cuve sont reliées à une canalisation et un manifold avant d'alimenter l'hydrant.

Le contrôle du niveau de liquide se fait au moyen de sondes qui retransmettent le volume instantané contenu dans chaque cuve. Un jaugeage manuel est réalisé avant chaque remplissage et une comparaison entre niveaux théoriques et réels tous les 10 jours. Le niveau est vérifié tous les matins avec les capteurs de niveau dont la précision est validée par le JIG et supérieure aux exigences de la réglementation locale.

Dans chaque cuve, une sonde de niveau permet de prévenir le sur remplissage. Une alarme sonore et visuelle est déclenchée lorsque le niveau Haut est atteint, tandis que le niveau Très Haut provoque l'arrêt des pompes.

- **NE : Niveau d'Exploitation**
 - Définition : Niveau maximum de remplissage de cuve en exploitation normale
 - Action : pas d'action demandée
- **NH : Niveau Haut (= Niveau de trop plein / overfill sur la console TLS)**
 - Définition : Premier niveau d'alerte
 - Action :
 - Arrêt manuel de la réception
 - Alarme sonore et visuelle
- **NTH : Niveau Très Haut (= Niveau haut / High product sur la console TLS)**
 - Définition : Deuxième niveau d'alerte
 - Action :
 - Déclenchement automatisé de l'arrêt de toutes les pompes
 - Alarme sonore et visuelle
- **NMA : Niveau Maximal Admissible (= Niveau max ou label volume sur la console TLS)**
 - Définition : Niveau maximal du bac avant débordement. Le produit ne doit jamais atteindre ce niveau.
 - Action : pas d'action demandée

Rq : les niveaux d'alerte ont été définis sur la base du débit de la pompe de dépotage.

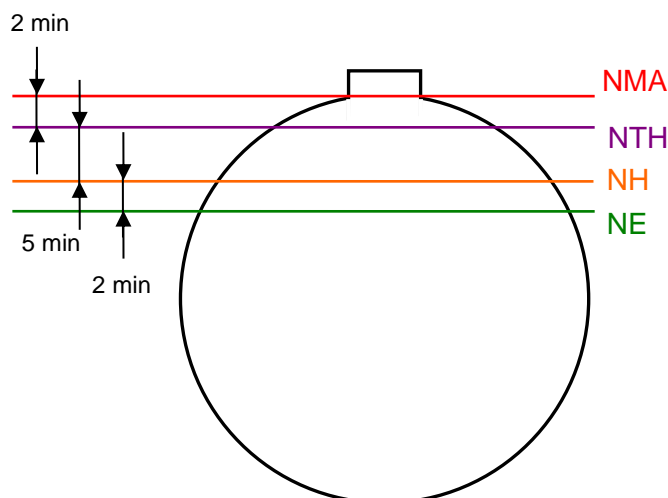


Figure 16 : Schéma récapitulatif des niveaux

NATURE DU PRODUIT	REPERE	DENSITE	VOLUME (m ³)	QUANTITE (T)	RETENTION
JET A1	1	0,8	52	41	Stockage semi-enterré en cuve double enveloppe
	2		99	79	
	3		98	78	
	4		95	76	
	5		55	44	
	6		56	44	
	7		55	44	
	8		100	80	
Gasoil	-	0,85	0,1	0,085	Stockage aérien en acier avec rétention
TOTAL			610,1	488,085	-

Tableau 5 : Nature et volumes des produits stockés

Le dépôt stocke actuellement 610,1 m³ de liquides inflammables. Chaque cuve est équipée d'un évent situé à l'air libre dans des zones correctement ventilées et à plus de 5 m de hauteur. La note de vérification du dimensionnement des évents est présente en annexe 2.8.

V.4.2 Cuves double-enveloppe

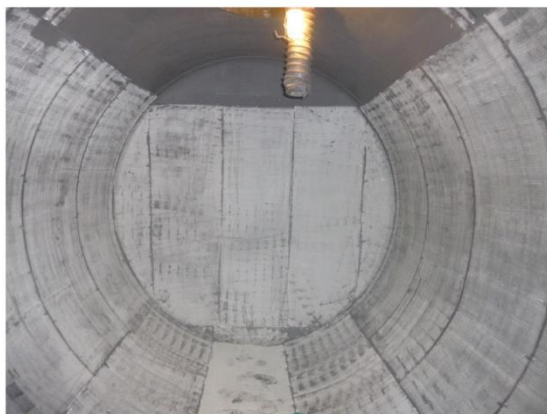
Afin de répondre aux dispositions de la délibération n° 237-2011/BAPS/DIMENC du 1er juin 2011 et de l'arrêté du 18/04/2008 relatif aux réservoirs enterrés de liquides inflammables et à leurs équipements annexes soumis à autorisation ou déclaration au titre de la rubrique 1432 de la nomenclature des ICPE, TotalEnergies Marketing Pacifique a équipé le dépôt de cuves double-enveloppe en créant une double-enveloppe dans les cuves existantes en 2016.

- **Descriptif technique**

Les travaux de transformation des cuves existantes en cuves double-enveloppe a consisté en l'application d'une résine époxy solidifiée par du mat de verre autour d'un tissu 3D double-paroi qui constituera l'interstice.

La procédure de stratification de double enveloppe est la suivante :

- Application d'un premier mat de verre et résine époxy
- Application d'un deuxième mat de verre et résine époxy
- Application du tissu 3D double-paroi
- Installation du boîtier de raccordement
- Application d'un troisième mat de verre et résine époxy
- Application d'un quatrième mat de verre et résine époxy
- Application d'une couche de finition compatible à l'utilisation Jet A1



Pose du tissu 3D



Revêtement de finition

Figure 17 : Détail de l'installation des doubles enveloppes

L'épaisseur totale du revêtement de double-enveloppe est d'environ 8mm. Cela a réduit les capacités des cuves de 300 à 490 litres par cuve.

Les cuves ainsi modifiées sont munies d'un système de détection de fuite entre les deux enveloppes qui déclenche automatiquement une alarme visuelle et sonore en cas de fuite. Le détecteur de fuite et ses accessoires sont accessibles en vue de faciliter leur contrôle. Le système de détection de fuite est de classe I ou II au sens de la norme EN 13160 dans sa version en vigueur. Les alarmes visuelle et sonore sont placées de façon à être vues et entendues par le personnel exploitant.

EXEMPLE DE POSE SYSTEME A DEPRESSION



Figure 18 : Système à dépression

Les modifications apportées aux cuves n'ont pas d'impact sur la nature du produit stocké et respectent les dispositions de l'annexe III de l'arrêté du 18/04/2008.

Avant la mise en service des cuves, TotalEnergies Marketing Pacifique s'est assurée, via un organisme agréé, de l'étanchéité des cuves et du bon fonctionnement du système de détection de fuite comme demandé par la délibération n°237-2011/BAPS/DIMENC du 1^{er} juin 2011.

V.4.3 Postes de chargement/déchargement (Rubrique ICPE n°1434)

Le dépôt dispose d'un seul poste de déchargement avec un débit de 50 m³/h. Ce poste est utilisé pour le dépotage des bridgers qui servent à l'alimentation des cuves et pour le remplissage des avitailleurs dédiés aux aéronefs avec les pompes de l'hydrant (débit de 70 m³/h).

Il est situé sur une aire étanche reliée à un séparateur d'hydrocarbures. Les tuyauteries sont protégées contre les heurts de véhicules grâce à un muret d'une dizaine de centimètres. Les flexibles de dépotage et de remplissage sont soutenus par des chariots adaptés qui leur évitent le contact avec le sol. Ils sont équipés de raccord anti-arrachement (break-away coupling / raccords cassant) qui permettront d'éviter les fuites d'hydrocarbures en cas d'arrachement des flexibles.

Les bridgers font le plein au dépôt de MOBIL-TOTAL de Ducos et sont déchargés au dépôt de la Tontouta. Il y a en moyenne 4-6 bridger/jour du lundi au samedi avec si possible aucune livraison le mercredi. La durée de dépotage des bridgers sur site est de 1h-1h30 en moyenne. Les bridgers ne sont pas présents sur site en dehors des opérations de dépotage. Les opérateurs suivent la procédure de dépotage bridger (référence : JUHI EXP 001-VERSION 5). Elle détaille les règles générales de sécurité (port des EPI, interdiction de fumer, d'apporter son téléphone, etc.), les contrôles préalables (position des vannes, creux disponible dans la cuve, connexion des prises de terre), le contrôle de la qualité du produit, les règles de dépotage et de fin de dépotage (fermetures, débranchements, gestion des égouttures, etc.). Les consignes de dépotage ainsi que les volumes des cuves sont indiqués au poste de chargement.

V.4.4 La distribution de carburant via l'hydrant

En parallèle du poste de chargement des avitailleurs, la majeure partie des hydrocarbures sont délivrées aux aéronefs via un pipeline souterrain et l'utilisation d'oléoserveurs.

Ce pipeline est alimenté par des pompes dont le débit peut atteindre 140m³/h, car plusieurs aéronefs peuvent être alimentés simultanément.

La canalisation, aérienne au niveau des pompes, passe en souterrain à la sortie de la pomperie et ce jusqu'aux aires de stationnement des aéronefs à proximité de l'aérogare de la Tontouta (en dehors des limites du dépôt et non couvert par le présent dossier).

La conduite a une longueur d'environ 1200 mètres, du dépôt jusqu'au tarmac. Elle débouche sur 14 pits et possède 5 points de drainage ainsi qu'un point haut et un point bas.

Le site dispose de vannes d'hydrant MEGGIT PVMY1000M3, classe 300. Ce sont des vannes d'entrée 6" et sortie API 4", connectée sur l'hydrant au niveau de la piste. Elles sont situées dans des regards étanches sous la piste. Ces vannes correspondent aux recommandations du JIG Aviation (dernière version). Ces vannes sont en position fermée en permanence sauf dans le cas où un coupleur d'hydrant, une connexion spécifique présente sur l'oléoserveur, vient se connecter sur la vanne MEGGIT. Elles disposent également d'un double système de fermeture automatique (« double pilote »). Si le coupleur d'hydrant est connecté à la vanne MEGGIT, il y a deux systèmes supplémentaires de fermeture automatique.

Une fiche technique des vannes MEGGIT est disponibles, uniquement en anglais, en annexe 3.11.

Cette canalisation possède un diamètre en DN200 sur la ligne principale et en DN150 pour les antennes vers les prises pour les oléoserveurs. Elle est constituée en acier carbone et est enfouie à des profondeurs allant de 2,10m pour la ligne principale à 1,50m pour les antennes. Elle a été mise en service en août 2011.



Figure 19 : Photos de l'installation de l'hydrant

D'autres paramètres caractérisent également l'hydrant.

Au niveau de l'hydrant sur la partie ancienne :

- Le site dispose d'une tuyauterie 8" acier class 300 sur la partie « mère » ;
- Le site dispose d'une tuyauterie 6" acier class 300 sur les « antennes » ;
- La tuyauterie est enrobée de bande denso ;
- L'ensemble de la tuyauterie est sous protection cathodique.

Au niveau de l'hydrant sur la partie nouvelle :

- Le site dispose d'une tuyauterie 8" acier class 300 sur la partie « mère » ;
- Le site dispose d'une tuyauterie 6" acier class 300 sur les « antennes » ;
- La tuyauterie a un enrobage polyéthylène noir pour l'extension de 2011 ;
- L'ensemble de la tuyauterie est sous protection cathodique.

Des contrôles réguliers assurent le suivi de l'étanchéité de l'hydrant. Ces contrôles sont présentés à la figure suivante :

PERIODICITE		Occasionnel	Journalier	Hebdomadaire	Mensuel	Trimestriel	Semestriel	Annuel
OLEORESEAU	Puisards oléoréseau			Inspection FE-CQL-502				
	Vannes oléoprise	Utilisation FE-CQL-501			Contr. Etanchéité FE-CQL-507			
	Points bas			Purge FE-CQL-506				
	Points haut					Purge FE-CQL-506		
	Arrêts urgence "oléoréseau"				Test FE-CQL-506			
	Protection cathodique							Contrôle FE-CQL-509
	Oléoprises / portions inutilisées					Rinçage FE-CQL-501		
	Chambres à vannes							Inspection FE-CQL-509
	Etanchéité oléoréseau				Contrôle FE-CQL-509			Epreuve FE-CQL-509
	Systèmes "anti-béliers"							Contrôle FE-CQL-509
	Régulation de pression / débit							

Figure 20 : Liste des contrôles effectués sur l'hydrant (source : Total Pacifique)

Une étude DCVG (étude des Défauts de Revêtement du Réseau d'Hydrants) a été réalisée en novembre 2019 et doit être réactualisée tous les 5 ans. Le rapport a conclu sur la bonne protection contre la corrosion externe fournie par le système de protection cathodique étant suffisante. Trois recommandations ont été prescrites pour le bon maintien du système de protection cathodique. Le rapport relatif à l'étude de novembre 2019 et disponible dans l'annexe 1.6.

Les recommandations formulées dans ce rapport sont les suivantes :

- Le personnel TOTAL effectuera des tests mensuels à l'unité TR et à une sélection de quatre pits (fosses), en envoyant les résultats par courrier électronique à Corrosion Control Engineering : contact@cceng.com.au

Sur la base des résultats des tests, certains ajustements de sortie TR peuvent être nécessaires.

- Le personnel de TOTAL devra contacter Corrosion Control Engineering pour obtenir des conseils, si des travaux prévus pourraient endommager le système et/ou l'isolation électrique du système.
- le système de protection cathodique continue d'être inspecté annuellement, par du personnel suffisamment qualifié en matière de protection anti-corrosion, conformément aux normes AS2832.1 et EN12954.

Des plans de recollement relatif à l'hydrant (ancien et nouveau) sont présents en annexe 1.7.

A noter que certains documents relatifs à l'hydrant comme les codes de conception, de construction et d'exploitation ainsi que les dispositions constructives appliquées n'ont pas été retrouvés. La recherche de document relatif au site est rendue difficile de par l'ancienneté du site et les modalités d'archivage (archive papier).

Outre les contrôles précédemment cités, l'ensemble des opérations de maintenance et de contrôle de cet équipement sont décrites dans le manuel des opérations et de contrôle qualité Air Total dans la partie 8, chapitre 8.4 : Contrôle et Entretien de l'oléoréseau. Ce document est joint en annexe 1.8 du présent document.

V.5 RISQUES INCENDIE/EXPLOSION

V.5.1 Affichage

Les risques sont clairement identifiés sur l'ensemble du site. Des panneaux installés sur toutes les zones où sont manipulés ou stockés des carburants rappellent :

- L'interdiction de fumer,
- L'interdiction d'apporter son téléphone,
- La présence de produits inflammables,
- L'obligation de porter des équipements de protection adaptés.

Ces panneaux sont également installés sur les oléoserveurs et l'avitailleur.

Une étude et un zonage ATEX ont été mis à jour en 2015 (**Rapport : R-ROD-1507-1a_Etude ATEX TTA** présenté en annexe 3.15). Basée sur une étude plus ancienne, la limite entre la zone 1 et la zone 2 est indiquée au sol à l'entrée de la zone et est rappelée par des panneaux au niveau des installations. Toute opération en zone 1 ne peut être effectuée qu'après la délivrance d'un permis de travail et éventuellement d'un permis feu, signé par le responsable d'exploitation. Le permis feu est renouvelé toutes les demi-journées d'intervention.

Sur les pistes de l'aéroport, l'hydrant étant enterré, l'affichage en surface est réalisé le long du passage de la conduite, au niveau des pits, des points de drainages, du point haut et bas. Cet affichage est indiqué dans la figure suivante ;



Figure 21 : Affichage de l'hydrant et des pits et regards sur les pistes de l'aéroport

V.5.2 Détection, protection et lutte incendie

Les zones de stockage, chargement et manipulations de carburant disposent de 4 détecteurs de flammes IR. A l'aide de ces détecteurs, TotalEnergies peut détecter un éventuel départ de feu sur plusieurs de ses installations sur le dépôt, à savoir la zone de pomperie, la zone de stockage de JET A1, la zone d'atelier / garage et la zone de dépotage. L'étude de positionnement des détecteurs est présente en annexe 1.11. Les agents d'exploitation de TotalEnergies sont présents en permanence sur le site et peuvent donner l'alerte en cas d'incident. Des détecteurs de fumée sont installés dans le local du groupe électrogène, à l'atelier, dans la cuisine et dans le bureau d'accueil. Un explosimètre est à disposition dans le bureau d'accueil. Il doit être obligatoirement porté sur les zones à risques pour tout travail soumis à un permis feu. Il est contrôlé tous les 6 mois et étalonné régulièrement.

Les boutons d'arrêt d'urgence sont situés sur la zone de dépotage, à l'intérieur du bureau d'accueil, sur l'avitailleur et les oléoserveurs. Ils entraînent l'arrêt de toutes les opérations mais ne déclenchent aucune alarme sonore ou visuelle.

Les bâtiments, auvents et tuyauteries sont construits en matériaux incombustibles. Les murs ne sont pas coupe-feu mais permettent néanmoins de ralentir la propagation d'un incendie.

Le site dispose d'un total de 31 extincteurs, répartis sur l'ensemble des locaux, aires de stockages et manipulations des produits et sur les véhicules. Ils sont adaptés aux risques encourus et vérifiés tous les 6 mois par une entreprise spécialisée.

Un bac de produit absorbant (sable) ainsi qu'un kit anti-pollution sont placés à côté du poste de dépotage. Deux poteaux incendie sont présents à proximité des installations et à moins de 100 m des zones

dangereuses, d'un débit de 45 m³/h.

Une étude foudre spécifique au site du dépôt d'hydrocarbures de La Tontouta a été réalisée en 2015 et est présente en annexe 1.3.

Les préconisations proposées par l'organisme ont été mises en œuvre, et notamment un parafoudre de type II est installé dans le TGBT, et ce pour permettre la continuité des chaînes de sécurité suivantes :

- Les chaînes de niveau des réservoirs,
- Les chaînes de détection hydrocarbures,
- Les chaînes de détection flamme,
- Les chaînes de détection anti-intrusion et vidéo surveillance.

L'équipotentialité des équipements a également été assurée.

V.5.3 Moyens d'intervention

Les interventions en cas d'incendie sont réalisées par le service de lutte contre l'incendie et de secours de l'aéroport de La Tontouta. Ils disposent d'un accès direct à l'ouest du site et peuvent intervenir en moins de 3 minutes. Une convention a été signée en novembre 2018 afin de formaliser cette intervention.

Le Plan d'Opération Interne (POI) définit les mesures d'organisation, les méthodes d'intervention et les moyens nécessaires à leur mise en œuvre en cas d'accident afin de maîtriser les risques, protéger les personnes et les biens et éviter les effets sur la population et l'environnement. Il donne également la procédure d'alerte des secours et d'information des autorités. Il est accompagné de fiches réflexes pour chaque scénario.

A noter également que les pompiers du SSLIA (service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes) interviennent sur site en cas d'urgence ou de crise. Les modalités d'intervention des pompiers du SSLIA est décrites dans l'extrait du manuel d'exploitation – section 8 : Intervention hors aéronefs présent en annexe 3.14. Les pompiers de l'aéroport de la Tontouta interviennent en cas de sinistre sur le dépôt en attendant l'arrivée des pompiers de Païta ou de Nouméa. Dès l'arrivée des secours extérieurs, les véhicules et le matériel seront reconditionnés le plus rapidement possible afin d'assurer la mission principale du SSLIA.

V.6 GESTION DE L'EAU

V.6.1 Prévention des pollutions

- **Débordement des cuves**

Un système de sondes électromagnétiques installé dans chaque cuve, permet la détection des niveaux Haut, Très Haut et Niveau Maximal Admissible, entraîne successivement une alarme sonore et visuelle, puis l'arrêt automatique de toutes les pompes.

- **Détection des fuites**

Les cuves sont à double enveloppe et sont équipées de détecteurs de fuite entre les doubles enveloppes associés à une alarme visuelle et sonore. De plus, tous les 10 jours le niveau théorique dans les cuves est comparé au niveau réel. Le niveau est vérifié tous les matins avec les capteurs de niveau dont la précision est validée par le JIG et supérieure aux exigences de la réglementation locale.

Un opérateur est présent en permanence lors des opérations de transfert de carburant et en cas de fuite il peut percuter un bouton d'arrêt d'urgence.

- **Moyens disponibles**

Un kit anti-pollution (boudins absorbants, chiffons de récupération des effluents, sacs, gants, etc.) et un bac de sable sont situés à côté des instruments de dépotage des bridgers.

V.6.2 Réseaux de collecte

- **Décanteur-séparateur d'hydrocarbure**

Les zones de dépotage, étalon et de pomperie sont situées sur une dalle de béton, étanche et adaptée à la récupération des effluents liquides. Les liquides collectés, tels que les écoulements de carburants qui pourraient subvenir, ou eaux de pluies éventuellement souillées par des égoutures, sont dirigées vers un décanteur-séparateur d'hydrocarbures. Celui-ci est conçu pour traiter les déversements de petites quantités. La sortie du décanteur rejoint ensuite le réseau pluvial de l'aéroport. Tous les 6 mois il est nettoyé et le système d'obturation est testé.

- **Eaux de pluies**

Les eaux de pluies sont récoltées par un réseau séparatif. Des gouttières permettent de collecter indépendamment les eaux de pluies déposées sur les auvents de l'aire de dépotage, l'aire de pomperie et sur les toits des différents bâtiments. Les eaux pluviales s'écoulant sur les toits de la zone de pomperie, de chargement/déchargement sont acheminés vers le réseau d'eau usée. Les eaux pluviales s'écoulant sur les toitures des autres bâtiments rejoignent directement le sol.

- **Eaux sanitaires**

Les eaux sanitaires sont collectées et traitées dans des fosses septiques dont les effluents sont évacués par drains d'infiltration.

- **Eaux issues des nettoyages**

Le nettoyage des oléoserveurs et avitailleurs n'est pas réalisé sur le dépôt et est réalisé sur les installations d'une entreprise sous-traitante.

V.6.3 Suivi de la qualité des eaux

La Calédonienne des Eaux effectue une analyse d'eau en sortie de décanteur en période normale de fonctionnement tous les ans. Le pH, la présence d'hydrocarbure, les matières en suspension, la DCO et la DBO5 sont testés systématiquement.

Les 4 piézomètres en place présentaient une profondeur insuffisante pour le suivi des eaux souterraines sur site (réseau piézométrique ancien). Un nouveau réseau piézométrique a donc été implanté afin de réaliser une meilleure surveillance des eaux souterraines (réseau piézométrique actuel). La position des ouvrages piézométriques est illustrée dans la figure ci-dessous.



Figure 22 : Localisation des piézomètres sur le dépôt

V.7 LES UTILITES

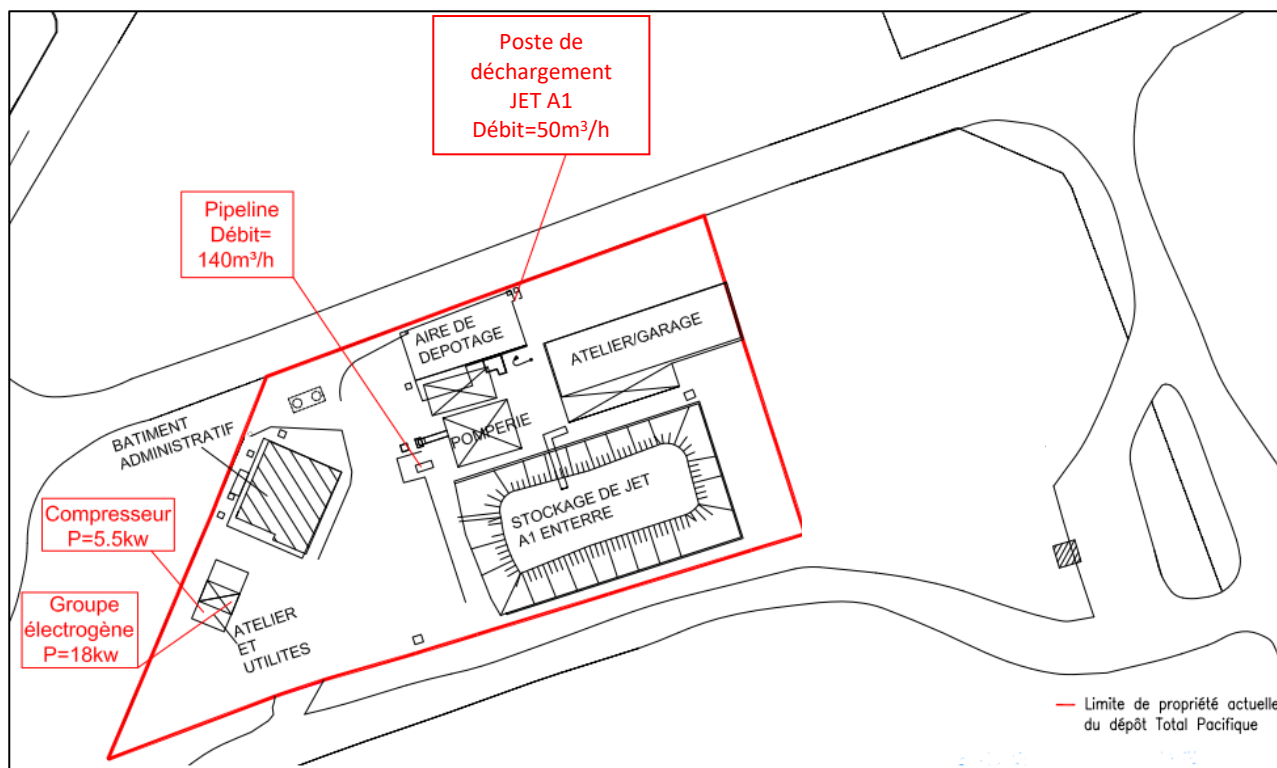


Figure 23 : Plan des utilités du dépôt

V.7.1 Le groupe électrogène (Rubrique ICPE n° 2910)

Le site dispose d'un groupe électrogène de secours fonctionnant au gasoil d'une puissance thermique de 182 kW_{th}. Il est localisé dans le bâtiment dédié aux utilités du dépôt.

V.7.2 Les installations de réfrigération et compression (Rubrique ICPE n° 2920)

Le compresseur (hors rubrique car fluide non toxique et non inflammable) :

Les caractéristiques du compresseur sont recensées dans le tableau suivant.

DESIGNATION	PUISANCE INSTALLEE (kW)	LOCALISATION
Compresseur air	5,5	Local compresseur dépôt

Il est localisé dans le bâtiment dédié aux utilités du dépôt.

Les climatiseurs

Les caractéristiques des climatiseurs sont recensées dans le tableau suivant.

DESIGNATION	PUISANCE INSTALLEE (kW)	LOCALISATION
Climatiseur	6	Bâtiment vie

V.7.3 La distribution électrique

Les installations du dépôt sont et seront alimentées en électricité par ENERCAL 230/40.

1 - NOTICE DE RENSEIGNEMENTS

ANNEXES

**ANNEXE 1.1 : Convention d'occupation temporaire du domaine public
de l'aéroport de NOUMEA**

ANNEXE 1.2 : Inspection Joint Inspection Group

ANNEXE 1.3 : Analyse Risque Foudre – Etude technique

ANNEXE 1.4 : Extrait Kbis et avis Ridet

ANNEXE 1.5 : Travaux de perméabilisation des zones pomperie, étalon et collecteur

**ANNEXE 1.6 : Rapport d'inspection du système de protection
cathodique de l'hydrant (Novembre 2019)**

ANNEXE 1.7 : Plan de recollement extension hydrant

ANNEXE 1.8 : Manuel des opérations et de contrôle qualité Air TOTAL

ANNEXE 1.9 : Plan des 100m

ANNEXE 1.10 : Plan des 35m

ANNEXE 1.11 : Etude de positionnement des détecteurs de flammes IR

ANNEXE 1.12 : Document technique - cuves double enveloppe