

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale



Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ministère chargé de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception : 31/07/2020	Dossier complet le : 31/07/2020	N° d'enregistrement : F-011-20-C-0100					
	1 Intituló du projet						
1. Infitulé du projet Déviation d'un tronçon de canalisation de transport d'hydrocarbures Ø 508 mm (20″) et arrêt définitif de la section déconnectée sur la commune de Paray-Vieille-Poste (91).							
2. Identification du	(ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pét	itionnaire(s)					
2.1 Personne physique							
Nom	Prénom						
2.2 Personne morale Dénomination ou raison sociale	TRAPIL						
Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale	Patrice BRES - Directeur Général						
RCS / SIRET 5 7 2 0 8 6 2	1 3 0 1 0 7 7 Forme juridique SA						
	z à votre demande l'annexe obligatoire n° 1 u des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2						
C	limensionnement correspondant du projet						
	Caractéristiques du projet au regard des ser (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autre. Projet de déviation d'une canalisation dont le prod revêtement par la longueur est supérieur ou égal à inférieure à 2km.	s nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.) uit du diamètre extérieur avant					
	4. Caractéristiques générales du projet						
Doivent être annexées au présent formul	aire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du for	mulaire					
Paray-Vieille-Poste. Cet aménagement rout du 12/06/17 et il est la cause de notre proje Le projet concerne la canalisation de transp Coignières et Orly et relevant de son réseau - Construire environ 1035m de canalisation Environ 950m se situent, comme le tronçon - Raccorder le nouveau tronçon sur la cond	e un projet d'aménagement routier du Contournen ier est soumis à évaluation environnementale conf t. oort d'hydrocarbures de 508 mm de diamètre déno a de canalisations « Le Havre – Paris ». Il consiste à : sur la commune de Paray-Vieille-Poste (91), en par a existant actuellement, au sein de l'aéroport d'Orly	ormément à la décision du CGEDD mmée « ligne CO-T13 » entre allèle de la canalisation existante.					

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

4.2 Objectifs du projet

L'objectif du projet est de permettre le projet d'aménagement routier du Contournement Sud d'Orly – Déviation de Paray-Vieille-Poste mené par le DEPARTEMENT DE L'ESSONNE (91).

En effet, le projet routier se situant à proximité de l'aéroport d'Orly, il existe des servitudes aéronautiques et radioélectriques liées à la gestion du trafic aérien et de la plateforme aéroportuaire.

Différents schémas d'implantations ont été étudiés conjointement par le DEPARTEMENT DE L'ESSONNE, ADP et la DGAC. Ils ont démontré que :

- La proximité de la route de ronde, de la clôture de sûreté, et de la déviation routière par rapport au Glide de la piste 07 de l'aéroport d'Orly créé un risque d'interférence sur le signal de ce dernier ;
- En particulier, la circulation de véhicules sur la route de ronde pouvait s'avérer très pénalisante, de par les déviations angulaires possibles de ces véhicules le long de leur trajet ;
- La route de ronde perçait les servitudes aéronautiques de dégagement (OLS).

Ainsi, les simulations ont montré que, afin de réduire le risque de perturbation de la route de ronde et son trafic sur le signal du Glide de la piste 07 à un niveau acceptable, le seul scénario envisageable est un dévoiement du pipeline au nord, afin de décaler vers le sud tout le projet de déviation routière.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Pour mener à bien ce projet, les travaux menés par TRAPIL et objets du présent dossier consisteront à :

- Préparer le chantier d'un point de vue réglementaire et provoquer une réunion sur site avant travaux avec les concessionnaires concernés ;
 - Réaliser les fouilles/tranchées;
- Réaliser la déviation de la canalisation en construisant le tronçon de canalisation. Il sera constitué de tubes en acier dont les différentes caractéristiques (épaisseur d'acier, nuance d'acier, etc.) sont déterminées de façon à répondre aux sollicitations mises en évidence par les contraintes hydrauliques nécessaires à l'exploitation des lignes. La canalisation sera dotée d'équipements destinés à la protéger contre la corrosion (protection cathodique), et repérée sur le terrain par des dispositifs de signalisation (bornes). Il n'y a pas d'installations annexes (stations de pompage, terminal de livraison) sur ce projet de déviation
 - Réaliser les épreuves réglementaires du nouveau tronçon ;
 - Raccorder le nouveau tronçon sur la conduite existante ;
 - Reconnecter la protection cathodique de l'ouvrage et la renforcer si nécessaire ;
 - Déposer le tronçon de canalisation hors service et, le cas échéant, le positionner en zone spécifique pour le désamiantage ;
- Évacuer et détruire les tubes du tronçon hors service ;
- Remblayer les fouilles ;
- Remettre les lieux des travaux dans leur état d'origine.

Les principaux impacts du projet sont liés à la phase des travaux.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Du fait de son enfouissement permanent, les effets de la nouvelle canalisation sur l'environnement seront très limités, puisqu'elle demeurera invisible, silencieuse et inerte par rapport au milieu dans lequel elle sera enterrée.

En effet, en fonctionnement normal, les seuls effets induits par la canalisation seront :

- l'existence d'une bande de servitude non aedificandi et non plantandi : cependant, dans le cas présent, la constitution de telles servitudes ne générera pas de nouvelle "trouée" dans le paysage et ne modifiera pas l'aspect du site, puisque la conduite enterrée reste soit dans la servitude de l'ancienne canalisation, soit au sein de parcelles pour lesquelles une servitude existe déjà.
- l'existence d'équipements visibles comme les balises de repérage et les coffrets liés au fonctionnement de la protection cathodique : là encore, ces éléments sont relativement discrets et sont déjà existants.

Pendant l'exploitation, seul un incident ou accident sur la canalisation en service pourrait occasionner une fuite susceptible d'avoir des impacts sur l'environnement. Les différents effets potentiels d'une perte de confinement (pollution, incendie, explosion) sont étudiés dans une étude de dangers. L'étude de dangers et les mesures compensatoires associées sont soumises à validation de la DRIEE au cours de la procédure de demande d'autorisation de construire et d'exploiter selon l'article R555-8 du code de l'environnement.

Cette canalisation de transport contribue à l'approvisionnement énergétique régional. Elle permet d'alimenter en carburant d'aviation les stockages SMCA desservant la zone aéroportuaire d'Orly, et de nombreux dépôts de la région Parisienne. Sa suppression n'est donc pas envisageable.

Il y a lieu de noter que l'implantation des pipelines sera la plus proche possible de la nouvelle route et que cette dernière engendrera également des travaux dans les zones.

D'une manière générale, le réseau de transport par canalisation constitue la solution la plus vertueuse d'un point de vue environnemental notamment au regard du transport routier.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

- La construction du tronçon de canalisation est soumis à une procédure de demande d'autorisation de construire et d'exploiter selon l'article R555-8 du code de l'environnement.
- Dans ce cadre, une étude de dangers dont le contenu est précisé à l'article R555-39, dans l'article 10 de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 modifié et dans le Guide GESIP n°2008/01" a été élaborée.
- L'arrêt définitif de la section déconnectée est soumis a une procédure d'arrêt définitif selon le Guide GESIP 2006/03 et l'article R555-29 du code de l'environnement.

Ces dossiers ont été transmis à la Préfecture et la DRIEE Île de France le 10/07/2020 et sont actuellement en cours d'étude.

	4.5 Dimensions et caractéristi	ques du projet e	et superficie globale	de l'opération -	préciser les unités de mesu	re utilisées
--	--------------------------------	------------------	-----------------------	------------------	-----------------------------	--------------

s)

4.6	Localisation du projet
	Adresse et commune(s)
	d'implantation

Coordonnées géographiques ¹	Long ° ' " _ Lat ° ' " _
Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a, 9°a),10°,11°a) et b), 22°, 32°, 34°, 38°; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :	
Point de départ :	Long. 02 ° 21 ' 27 " 72E Lat. 48 ° 43 ' 03 " 72N
Point d'arrivée :	Long. <u>0</u> 2 ° <u>2</u> 2 ' <u>1</u> 2 " <u>1</u> 9E Lat. <u>4</u> 8 ° <u>4</u> 3 ' <u>0</u> 7 " <u>6</u> 2N
Communes traversées :	
Commune de Paray-Vieille-Poste d	ans le département de l'Essonne (91)

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui 🗴	Non	
4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation Oui environnementale?	Non	

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

TRAPIL a été autorisée à construire et exploiter le pipeline Le Havre-Paris et ses installations annexes en application des dispositions de l'article 6 de la loi n° 49-1060 du 2 août 1949 modifiée par la loi 51-712 du 7 juin 1951. Les travaux à exécuter en vue de la construction d'une conduite destinée à relier le pipeline Le Havre-Paris aux installations de l'aéroport d'Orly ont été déclarés d'utilité publique par décret n°50-836 du 8 juillet 1950 modifiée par le décret n°63-82 du 4 février 1963.

Cette Canalisation de transport présente un « intérêt général » au sens de l'article L.555-25-I du Code de l'environnement parce qu'elle contribue à l'approvisionnement énergétique régional (et notamment celle d'Orly).

Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html. Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?		X	
En zone de montagne ?		X	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?		X	
Sur le territoire d'une commune littorale ?		X	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?		X	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	X		Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Paris- Orly approuvé par l'Arrêté interpréfectoral n°935 du 14 mars 2013.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	X		La Pyramide commémorative du Maréchal de Vaux, située environ 35 mètres au sud de la déviation. TRAPIL a pris contact avec l'UDAP (Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine) pour déterminer les précautions éventuelles à prendre au cours de la phase travaux. Pour information, le projet mené par le DEPARTEMENT DE L'ESSONNE sera soumis à l'avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France (source : étude d'impact du département).

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?		×	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	X		D'après le Dossier Départemental des Risques Majeurs de l'Essonne (91), la commune de Paray-Vieille-Poste est concernée par un risque technologique.
Dans un site ou sur des sols pollués ?		X	
Dans une zone de répartition des eaux ?	X		Les formations aquifères rencontrées au droit de la zone d'étude sont caractérisées par : - L'aquifère du Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix (FRHG102) ; - L'aquifère de l'Albien néocomien captif (FRHG218). Le niveau de la nappe phréatique étant évalué à 5m de profondeur, aucun risque de pollution n'est à envisager.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle?		×	
Dans un site inscrit ?		X	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?		X	
D'un site classé ?		X	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il <u>susceptible</u> d'avoir les incidences notables suivantes?

Veuillez compléter le tableau suivant :

·	ces potentielles	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?		X	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?		X	
Ressources	Est-il excédentaire en matériaux ?	X		Les matériaux extraits seront utilisés comme remblai. La terre arable sera prélevée sur son épaisseur réelle et stockée à part de manière à reprendre sa place de surface en fin de travaux. Les excédents de matériaux extraits seront évacués à la décharge publique.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous- sol ?		X	
	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?		X	
Milieu naturel			X	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?		X	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?		X	
	Est-il concerné par des risques technologiques ?		X	
Risques	Est-il concerné par des risques naturels ?		X	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?		X	
	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	X		Ces contraintes - liées à la présence d'engins de chantier - resteront néanmoins momentanées, puisque limitées à la phase de chantier.
Nuisances	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?		X	

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?		X	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?		X	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?		X	
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?		X	
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?		×	
	Engendre-t-il des effluents ?		X	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	X		Les tubes hors service seront enlevés et évacués. Ils feront l'objet de bordereaux de déchets (B.S.D. ou B.S.D.A.).

Patrimoine / Cadre de vie	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	X	
/ Population	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	X	
6.2 Les incide approuvés	ences du projet identi ; ? Non <mark>×</mark> Si oui, décriv		sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou :
	_		
6.3 Les incide	ences du projet identifi Non <mark>×</mark> Si oui, décr		nt-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments):	

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Une évaluation environnementale ne parait pas nécessaire étant donné que :

- Les impacts des travaux resteront relativement réduits dans la mesure où les travaux se dérouleront dans une zone fortement marquée par les activités industrielles (950m environ dans l'aéroport d'Orly sur 1035m au total) ;
- À terme, du fait de son enfouissement permanent, les effets de la nouvelle canalisation sur l'environnement seront très limités, puisqu'elle demeurera invisible, silencieuse et inerte par rapport au milieu dans lequel elle sera enterrée ;
- Pendant l'exploitation, seul un incident ou accident sur la canalisation en service pourrait occasionner une fuite susceptible d'avoir des impacts sur l'environnement. Les différents effets potentiels d'une perte de confinement (pollution, incendie, explosion) font l'objet d'une étude de dangers et de mesures compensatoires soumises à validation de la DRIEE.

8. Annexes 8.1 Annexes obligatoires Objet Document CERFA n°14734 intitulé «informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire» - \mathbf{x} non publié; X Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe); Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain; Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°,10°,11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38°; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé; Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38°; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau; Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.

8.2 Autres annexes volontairement trar	nsmises par le m	naître d'ouvrage ou	pétitionnaire
--	------------------	---------------------	---------------

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

Résumé non technique du dossier de demande d'autorisation transmis à la DRIEE IDF et à la Préfecture décrivant les caractéristiques générales du projet.

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

×

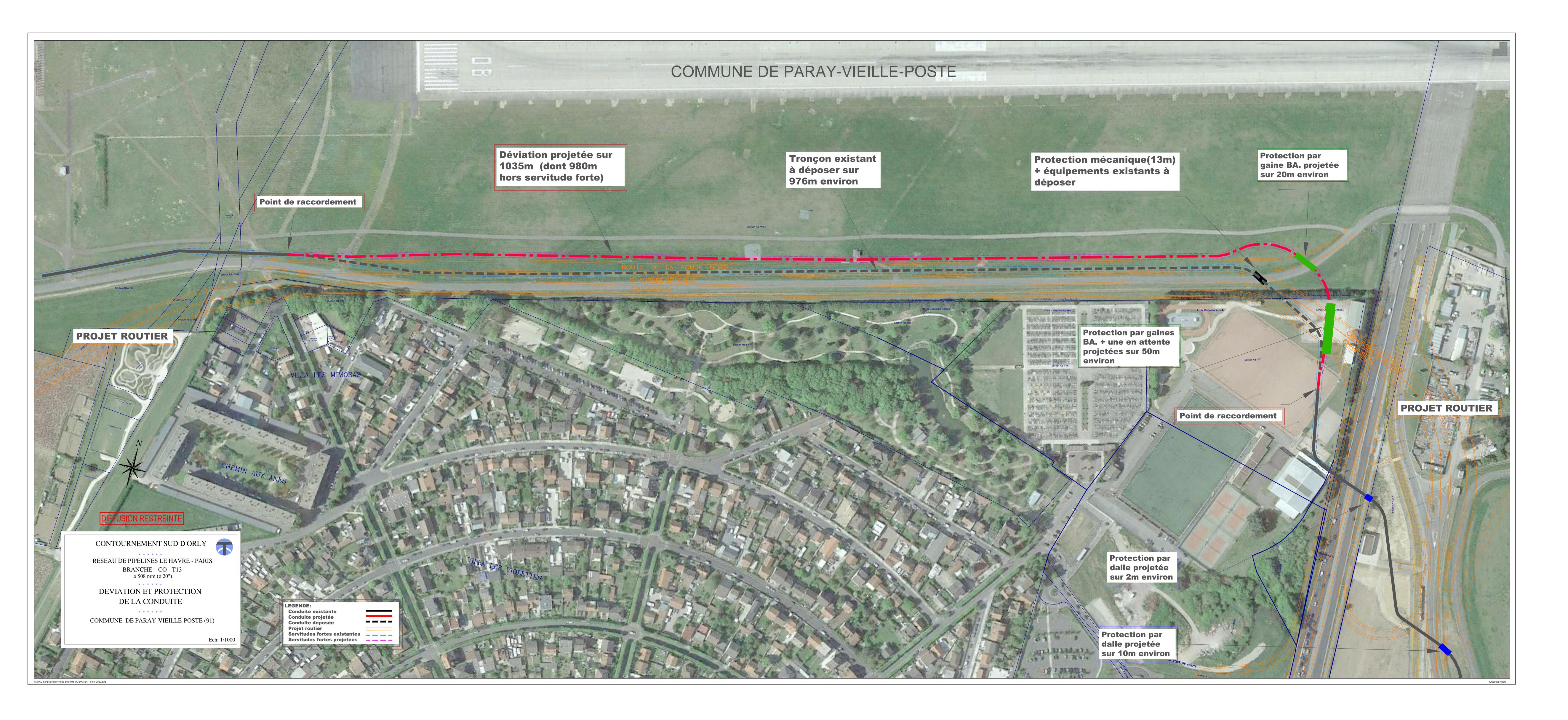
Puteaux Fait à

le, 31/07/2020

Signature

A. Bendjaballah

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus





8. PIECE 8: RESUME NON TECHNIQUE

AVERTISSEMENT

Le présent résumé non technique a pour objectif de vulgariser l'ensemble du dossier. Ce souci de pédagogie pouvant entraîner des simplifications et/ou imprécisions de nature technique et réglementaire, le lecteur est invité à se référer aux pièces correspondantes du dossier.

8.1. Présentation du demandeur - Contexte

La Société des Transports Pétroliers par Pipeline (TRAPIL) possède et exploite un réseau de conduites d'intérêt général d'une longueur de 1 375 kilomètres environ, dans lequel TRAPIL transporte, pour le compte de ses clients, des produits raffinés de type supercarburants, fioul domestique, gazole, carburéacteur ou naphta.

La présente étude concerne la canalisation de transport d'hydrocarbures de 508 mm de diamètre dénommée « ligne CO-T13 » entre Coignières et Orly et relevant de son réseau de canalisations « Le Havre – Paris ».

Le projet d'aménagement du Contournement Sud d'Orly mené par le DEPARTEMENT DE L'ESSONNE (91), impacte l'une des canalisations de la ligne CO-T13.

La réalisation de ce projet nécessite préalablement la déviation de la canalisation TRAPIL, ligne Coignières-Orly d'un diamètre de 508 mm, sur le territoire de la commune de Paray-Vieille-Poste dans le Département de l'Essonne, pour la rendre compatible avec le projet.

Juin 2020 44 / 49

8.2. Caractéristiques de l'ouvrage prévu

Le projet consiste en la construction et la pose d'une canalisation sur une longueur approximative de 1035 mètres. La hauteur de recouvrement au-dessus de la génératrice supérieure ne sera jamais inférieure à 1,20 mètres. Elle aura un diamètre de 20" (soit 508 mm).

La canalisation sera constituée de tubes en acier dont les différentes caractéristiques (épaisseur d'acier, nuance d'acier, etc.) sont déterminées de façon à répondre aux sollicitations mises en évidence par une étude hydraulique.

La canalisation sera dotée d'équipements destinés à la protéger contre la corrosion (protection cathodique), et repérée sur le terrain par des dispositifs de signalisation (bornes).

Les principales étapes du chantier de construction et de pose de la canalisation seront :

- l'état des lieux avant travaux, contradictoire, en présence des Administrations, Exploitants et Organismes divers concernés. Cet état des lieux sert de repère pour la remise en état à la fin des travaux, et pour l'indemnisation éventuelle en cas de dommages.
- **le repérage de la canalisation existante**, ainsi que son piquetage et celui du tracé de la conduite projetée. Préalablement aux travaux, c'est l'opération qui consiste à implanter des piquets matérialisant le tracé de la canalisation à construire, mais aussi celui des ouvrages existants pour en prévenir tout endommagement. Ce piquetage / balisage sera maintenu en état durant toute la durée des travaux.
- **l'ouverture des tranchées**, suivant les méthodes adaptées (par exemple, par la réalisation de terrassements manuels à proximité des ouvrages existants).
- la prise en charge et le bardage des tubes. Une fois fabriqués en usine et réceptionnés sur les sites de stockage par le Maître d'Ouvrage, le transport sur site et le bardage des tubes seront réalisés par l'entreprise en charge des travaux de construction et de pose de la canalisation. Le bardage, c'est-à-dire l'opération consistant à disposer les tubes le long du tracé, sera réalisé de façon à préserver l'intégrité de leur revêtement (mise en place de calages et/ou de protections par matelassages, par exemple).
- **le cintrage des tubes** réalisé à froid sur site. Il consiste à adapter mécaniquement les tubes aux courbes éventuelles du tracé. Cette opération, réalisée après exécution de la tranchée, sera effectuée de manière à respecter les rayons de cintrage indiqués sur les plans de pose du projet. Les tubes seront cintrés de telle sorte qu'ils ne subissent aucune altération ou déformation préjudiciable. Après cintrage, un

Juin 2020 45 / 49

contrôle de l'ovalisation des tubes sera réalisé par passage de deux plaques gabarit dans chaque cintre réalisé.

- **le soudage des tubes bout à bout** sera réalisé par des soudeurs qualifiés, et dans le respect des procédures réglementaires et des normes en vigueur. La bonne exécution de l'assemblage sera ensuite contrôlée suivant diverses méthodes (contrôles visuels et radiographiques). Les soudures, ainsi réalisées et vérifiées, seront ensuite recouvertes d'un revêtement adapté, destiné à assurer une continuité par rapport au revêtement d'usine des tubes et à protéger la canalisation contre la corrosion.
- la mise en fouille. Il s'agit de l'opération consistant à descendre la canalisation en fond de tranchée. Elle sera effectuée à l'aide d'engins adaptés permettant de répartir la charge sur une longueur suffisante pour "jouer" sur l'élasticité de la canalisation.
- **le remblaiement de la tranchée** avec des matériaux adaptés aux emplacements concernés (sous chaussée, sous accotement, etc.) et, le cas échéant, un contrôle de la qualité du compactage sera effectué par un organisme agréé. Des dalles PE ou un grillage avertisseur plastifié de couleur jaune, destiné à signaler la présence de la canalisation en cas de travaux futurs éventuels, seront mis en place à l'aplomb de la canalisation sur toute sa longueur.
- les épreuves hydrauliques réglementaires. Conformément à la réglementation en vigueur, on procédera ensuite au remplissage en eau de la canalisation, afin de la soumettre à une épreuve de résistance et à une épreuve d'étanchéité. Ces épreuves seront réalisées sous le contrôle d'un représentant de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE). Différents critères (caractéristiques des tubes, volumes des tronçons à éprouver, etc.) seront pris en compte pour déterminer les pressions et les durées des épreuves.
- la remise en état des lieux. Après remblaiement de la tranchée, les terrains occupés par le chantier seront remis dans un état équivalent à leur état initial : reconstruction de clôtures éventuellement démontées en phase chantier, rétablissement éventuel, reconstitution de fossés ou de talus, évacuation des déblais excédentaires, réfection de chaussée en conformité avec les prescriptions des gestionnaires concernés...

8.3. Calendrier et coût du projet

À ce jour, le montant prévisionnel des travaux est estimé à environ 3 millions d'euros hors taxes.

Juin 2020 46 / 49

La durée du chantier de construction et de pose de la conduite est évaluée à environ 6 mois.

8.4. Cadre réglementaire du projet

La construction de la canalisation respectera :

- Règlement de sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques (arrêté dit « multifluides » du 5 mars 2014 modifié définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement et portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques), et guides professionnels du GESIP s'y rattachant;
- Décret n°2012-615 du 2 mai 2012 relatif à la sécurité, l'autorisation et la déclaration d'utilité publique des canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques;
- Décret n°2013-1272 du 27 décembre 2013 relatif aux canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures ou de produits chimiques;
- Code de calcul : CODETI 2010 division 2 : Code de construction des canalisations de transport du SNCT.
- Norme de référence: NF EN 14161 de juin 2015 "Systèmes de transport par conduites".

8.5. Prise en compte de la sécurité pendant les travaux

Un certain nombre de mesures seront prises pour garantir la protection des travailleurs, des tiers et de l'environnement pendant la durée du chantier de construction et de pose de la canalisation.

Les mesures de sécurité adoptées relèvent principalement de la Coordination en matière de sécurité et de protection de la santé (CSPS), en application de la loi n° 93-1418 du 31 décembre 1993 et du décret n° 94-1159 du 26 décembre 1994.

Juin 2020 47 / 49

8.6. Principaux résultats de l'étude de dangers

L'étude de dangers est le document qui aborde les risques induits par la canalisation projetée, mais aussi ceux qu'elle encoure du fait de son environnement.

Elle a été élaborée sur la base du guide professionnel correspondant. Ses principales conclusions sont données ci-après.

8.6.1. Identification et caractéristiques des potentiels de dangers et de leurs conséquences

L'étude de dangers a permis d'identifier et de caractériser les potentiels de dangers qui s'appliquent à la canalisation projetée.

Ces potentiels de dangers interviennent principalement en phase d'exploitation e la canalisation de transport, et sont liés à la présence de produits inflammables ou toxiques.

Les phénomènes accidentels sont :

- La rupture complète de la canalisation causée par un mouvement de terrain : la rupture complète n'a pas été étudiée en raison de l'implantation du projet dans une zone classée "zone de sismicité 1" (sismicité très faible). Cependant, pour le dimensionnement des moyens de secours et pour le Plan de Sécurité et d'Intervention, les distances associées à ce scénario ont été calculées. Il génère, en tracé courant, des effets létaux sur une distance de 135 mètres depuis la canalisation;
- La brèche moyenne causée par l'agression d'un engin de travaux tiers, qui génèrerait des effets létaux sur une distance de 15 mètres ;
- La petite brèche causée soit par l'agression d'un engin de travaux tiers, soit par des risques de corrosion ou des défauts matériels, qui génèrerait des effets létaux sur une distance de 10 mètres.

8.6.2. Niveau de risque et acceptabilité du risque

Le niveau de risque est évalué en déterminant le couple Probabilité /Gravité pour chaque type de scénario retenu suite à l'analyse des risques.

En outre, des dispositions prises au stade de la conception, de la construction et de l'exploitation de l'ouvrage permettent de limiter sensiblement les probabilités d'occurrence

Juin 2020 48 / 49

des scénarios étudiés, et notamment de diminuer les risques liés aux agressions par des tiers.

Ces principales dispositions compensatoires sont :

- la sur-épaisseur d'acier retenue pour les tubes ;
- le contrôle à 100% des soudures lors de la construction ;
- la pose de des dalles en polyéthylène extrudé (dalles PE) ;
- le contrôle de l'efficacité de la protection contre la corrosion (protection cathodique);
- les inspections par racleur instrumenté...

Le positionnement dans les matrices de criticité a permis de déterminer que la canalisation projetée présente un niveau de risque acceptable, en tracé courant comme pour les points particuliers (croisement d'une voie routière, proximité de réseaux).

8.6.3. Risque environnemental

Une analyse environnementale a permis d'identifier et de décrire les enjeux susceptibles d'être atteints par une pollution (eaux, espaces naturels).

À l'issue du calcul de la gravité environnementale et de la prise en compte des mesures compensatoires envisagées, le niveau de risque environnemental induit par la canalisation projetée est jugé acceptable.

8.7. Principes retenus dans le choix du tracé

Un tracé de pipeline constitue toujours un compromis entre les différentes contraintes réglementaires, environnementales, techniques, de sécurité et économiques.

Le tracé retenu pour le projet d'implantation de la canalisation, tel que présenté dans ce dossier, représente le meilleur compromis compte tenu des différents types de contraintes évoquées plus haut, notamment les servitudes aéronautiques et radioélectriques liées à la proximité avec l'aéroport d'Orly.

Juin 2020 49 / 49