

N° E13000161/77



*Tribunal Administratif de Melun*

PREFECTURES DE LA SEINE ET MARNE ET DU VAL D'OISE



**ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE  
RELATIVE AU PROJET  
DE CANALISATION DE TRANSPORT  
D'HYDROCARBURES ENTRE  
EPIAIS-LES-LOUVRES (95) ET MITRY-MORY (77)  
AU PROFIT DE LA SOCIETE TRAPIL**

Enquête publique du vendredi 27 décembre 2013

Au jeudi 30 janvier 2014 inclus

**RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

*Février 2014*

Alain LEGOUHY

## SOMMAIRE

1. PRESENTATION DE L'ENQUETE.....	3
1.1. OBJET DE L'ENQUETE .....	3
1.1.1. Nature et caractéristiques du projet .....	3
1.1.2. Le maître d'ouvrage.....	3
1.1.3. Présentation du projet et des aménagements projetés.....	4
1.1.4. Enquête d'autorisation préfectorale.....	10
1.2. CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE.....	11
1.3. DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR .....	11
1.4. MODALITES DE L'ENQUETE.....	11
1.5. DOCUMENTS MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC.....	12
2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE .....	13
2.1. LA CONSULTATION ET LES INFORMATIONS PREALABLES .....	13
2.2. PUBLICITE DE L'ENQUETE .....	13
2.2.1. Les affichages légaux .....	13
2.2.2. Les parutions dans les journaux.....	13
2.3. EXAMEN DE LA PROCEDURE.....	14
2.4. RENCONTRES AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE.....	14
2.4.1. Rencontre du 5 décembre 2013.....	14
2.4.2. Rencontre du 6 février 2014 .....	14
2.5. VISITES DES LIEUX EFFECTUEES PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR .....	14
2.6. LES PERMANENCES .....	15
2.7. RECUEIL DES REGISTRES .....	16
2.8. PROCES VERBAL DES OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUETE.....	16
2.9. MEMOIRE EN REPONSE.....	16
3. EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE .....	17
3.1. REMARQUES PRELIMINAIRES .....	17
3.2. OBSERVATIONS DE LA MAIRIE DE MITRY-MORY .....	17
3.2.1. Observations .....	17
3.2.2. Réponse du Maître d'ouvrage.....	18
3.2.3. Avis du Commissaire enquêteur.....	19
3.3. OBSERVATIONS DE MONSIEUR FARID DJABALI .....	20
3.3.1. Observations .....	20
3.3.2. Réponse du Maître d'ouvrage.....	21
3.3.3. Avis du Commissaire enquêteur.....	23
3.4. OBSERVATIONS DE LA MAIRIE D'EPIAIS-LES-LOUVRES .....	25
3.3.1. Observations .....	25
3.3.2. Réponse du Maître d'ouvrage.....	25
3.3.3. Avis du Commissaire enquêteur.....	25
3.5. OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR .....	25
3.3.1. Observations .....	25
3.3.2. Réponse du Maître d'ouvrage.....	26
3.3.3. Avis du Commissaire enquêteur.....	26

# 1. PRESENTATION DE L'ENQUETE

## 1.1. OBJET DE L'ENQUETE

### 1.1.1. Nature et caractéristiques du projet de canalisation de transport d'hydrocarbures

Par un décret du 22 septembre 2003 publié au Journal Officiel de la République Française du 23 septembre de la même année, les travaux de construction de la section de l'autoroute A 104 ont été déclarés d'utilité publique.

L'infrastructure créée en bordure de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, permettra de boucler la Francilienne à l'Est de la plate-forme afin de délester l'accès principal par l'autoroute A1 et d'améliorer la desserte des aéroports situés à l'Est de l'aéroport. Cette infrastructure assurera la continuité de la Francilienne entre l'échangeur RN104-A1 au Nord-Ouest de la plate-forme de Roissy en Seine-Saint-Denis et l'échangeur RN2-A104 en Seine-et-Marne.

La voirie nouvelle croise en plusieurs points la canalisation de transport d'hydrocarbures dénommée « VIGNY – ROISSY – MITRY MORY » relevant du réseau « Le Havre-Paris » de TRAPIL, qui alimente le dépôt pétrolier de Mitry-Mory en hydrocarbures raffinés (supercarburant, gasoil, fuel domestique) et celui de Chennevières-les-Louvres où est stocké le carburéacteur qui alimente l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle.

Les travaux de voirie nécessitent une déviation de la canalisation sur une longueur d'environ 7.2 kilomètres le long de l'aéroport Roissy Charles De Gaulle, sur le territoire des communes d'Epiais-les-Louvres (95), Mauregard, Le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory et Compans (77).

La canalisation projetée est constituée de tubes en acier soudés de diamètre : 559mm et de nuance d'acier : L360 MB, a une épaisseur de 10mm, est recouverte de polyéthylène triple couche, et est sous une pression maximale de service de 48 bars avec un débit maximum de 1800 m3/h.

### 1.1.2 Le maître d'ouvrage

Le projet est porté par la Société TRAPIL (Société des Transports Pétroliers par Pipeline), créée en 1950 suite à la loi du 2 Août 1949 qui l'autorise à construire et exploiter un pipeline pour le transport des hydrocarbures entre la Basse-Seine et la Région Parisienne.

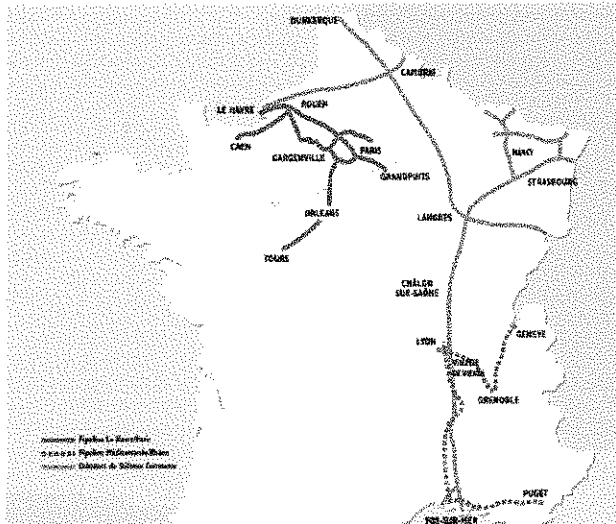
La société assure aujourd'hui l'exploitation de 4700 km de pipelines en France et vise à maîtriser en permanence les risques liés au transport de produits pétroliers sous pression.

Face à ces risques, la société TRAPIL s'engage à :

- Mettre en œuvre les actions de prévention pour assurer la sécurisation des riverains et la protection de l'environnement
- Mettre à disposition les ressources nécessaires pour maîtriser les situations d'urgence et garantir le meilleur fonctionnement possible des réseaux de pipeline

Pour garantir la qualité des produits transportés, TRAPIL s'est engagée dans une démarche d'assurance qualité et a obtenu la certification ISO 9001, version 2008 auprès de l'AFAQ (Association Française d'Assurance Qualité) et l'accréditation COFRAC (Comité Français d'Accréditation) pour ses laboratoires.

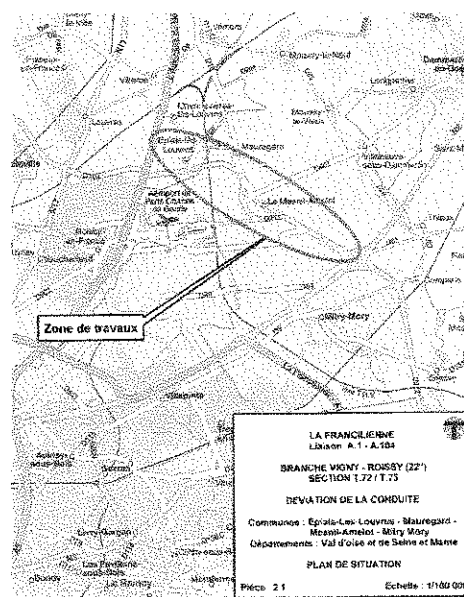
La société contrôle 160 installations de pompage et de livraison et plus de 850000 m3 de stockage.



La carte ci-dessus nous montre les trois réseaux de pipelines répartis sur toute la France et exploités par la société TRAPIL.

### 1.1.3. Présentation du projet et des aménagements envisagés

Le projet de canalisation traverse la commune d'Epiais-les-Louvres située dans le département du Val d'Oise (Point1), et les communes de Mauregard, de mesnil-Amelot, de Mitry-Mory et de Compans en Seine-et-Marne (Point 2).



### Point 1 sur la commune d'EPIAIS-les-LOUVRES

La canalisation est déviée sur une longueur de 1100 m environ, et est protégée au droit des voies traversées (existantes et/ou projetées) par des gaines BA  $\varnothing$  800 posées à ciel ouvert ou par forage et/ou par mise en place de dalles BA selon plan type TRAPIL PROT – 01.

La protection cathodique de l'ouvrage est renforcée.

La canalisation projetée est raccordée sur la canalisation existante.

La canalisation existante est déposée ou laissée en place (inertée).

### Point 2 sur les communes de MAUREGARD, du MESNIL AMELOT, de MITRY MORY et de COMPANS

La canalisation existante est déviée sur une longueur de 6100 m environ, et est protégée au droit des voies traversées (existantes et/ou projetées) par des gaines BA  $\varnothing$  800 posées à ciel ouvert ou par forage tarière et/ou par mise en place de dalles BA selon plan type TRAPIL PROT – 01.

La protection cathodique de l'ouvrage est renforcée.

Les nouveaux tronçons sont raccordés à la canalisation existante.

La canalisation existante est déposée ou laissée en place sur une longueur de 6500m.

La durée des travaux de pose de la canalisation sera de l'ordre de 3 à 4 mois.

Le tracé retenu représente le meilleur compromis compte tenu des contraintes suivantes :

- Obtenir le tracé le plus court possible
- Se situer dans les emprises de la future rocade A104
- Minimiser l'impact du projet sur l'environnement et sur le développement futur des communes.

Le principal risque est l'inflammation en présence d'air.

Mais toute entrée d'air dans le pipeline est rendue impossible par le fait que la canalisation est toujours maintenue en pression. Le risque n'est donc pas à prendre en compte sur un pipeline existant.

Les risques subsistent lors de la réalisation de travaux, mais aucune intervention n'est réalisée sur un tronçon en charge.

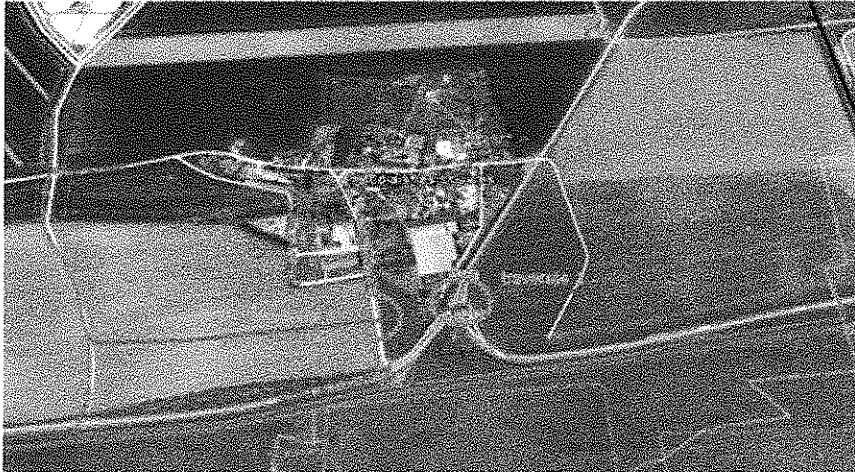
En cas de perte accidentelle de confinement, il peut cependant y avoir la formation d'un mélange inflammable, cause de feux ou d'explosion du nuage de gaz généré par la dispersion des vapeurs dans l'atmosphère.

En conclusion, il n'y a pas de risque de fuite lié à l'exploitation, et les risques liés aux travaux sont inexistant du fait que les travaux sont faits sur la canalisation non en charge.

Pour limiter les dangers liés à l'activité humaine tels les travaux de fouilles, de terrassements, d'excavation, ou travaux agricoles, la canalisation est enterrée à 1.60m de profondeur et est protégée par un revêtement polyéthylène triple couche.

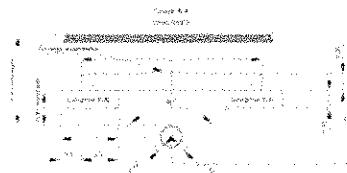
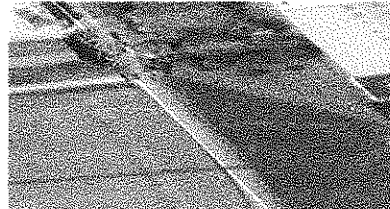
Au droit des voies traversées, la canalisation est protégée par une gaine ou par des dalles béton.

## POINT 1



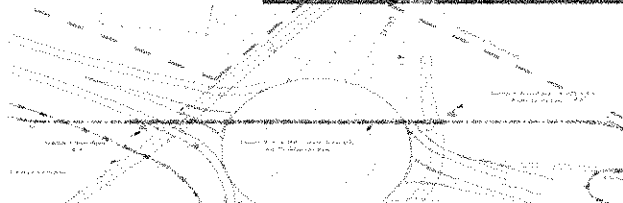
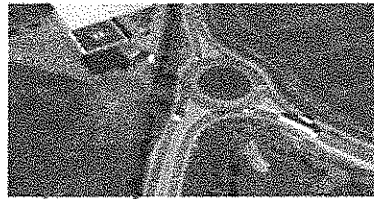
### POINT 1 – Traversée 1 Rue de la Croix

- En tranchée ouverte
- Mise en place d'une protection par dalle B.A.
  - 0,20 m épaisseur
  - Longrines
  - Longueur 2,83 m



### POINT 1 Traversée 2 Giratoire RD 165

- Franchissement par la technique du microtunnelier en gaine BA DN 800
- 70 ml

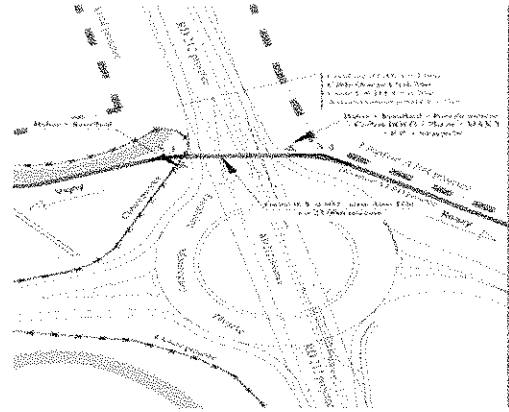
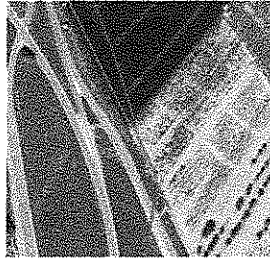


## POINT 2



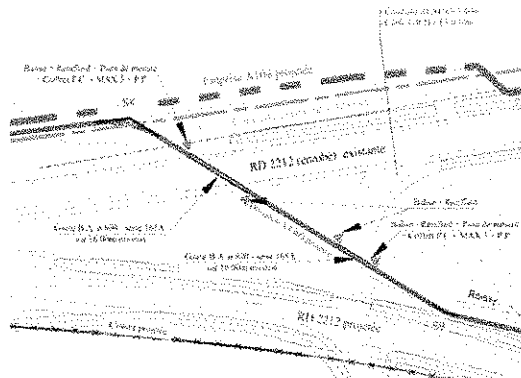
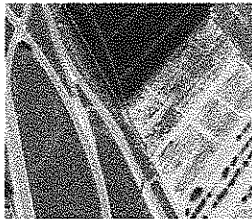
### POINT 2 – Traversée 1 RD 2212 (1<sup>ère</sup> traversée)

- Franchissement par la technique du forage tarière en gaine série Ame Tole DN 800
- 23 ml



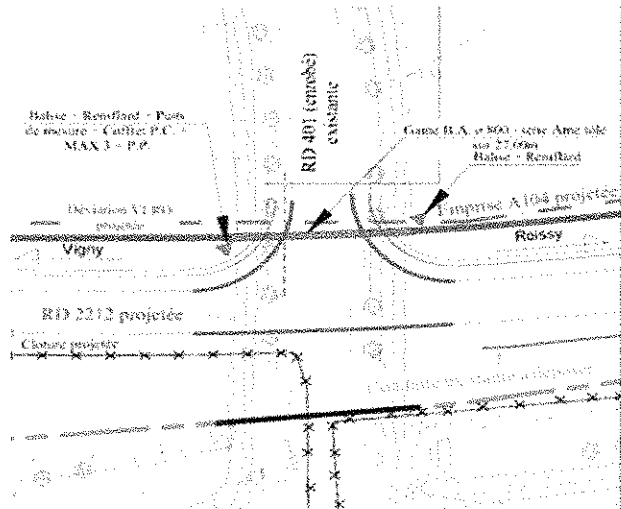
### POINT 2 – Traversée 2 RD 2212 (2<sup>ème</sup> traversée)

- Franchissement par à ciel ouvert et protection par dalles B.A
- 16 ml + 10ml



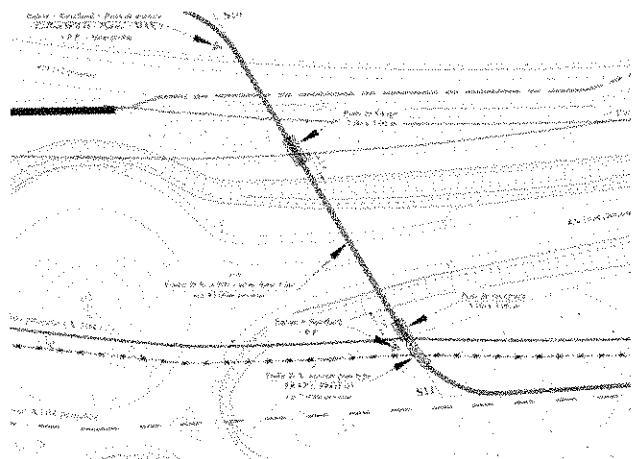
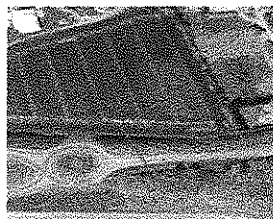
### POINT 2 – Traversée 3 D 401

- Franchissement par la technique du forage tarière en gaine série Ame Tole DN 800
- 27 ml



### POINT 2 – Traversée 4 RN 1104 (1<sup>ère</sup> traversée)

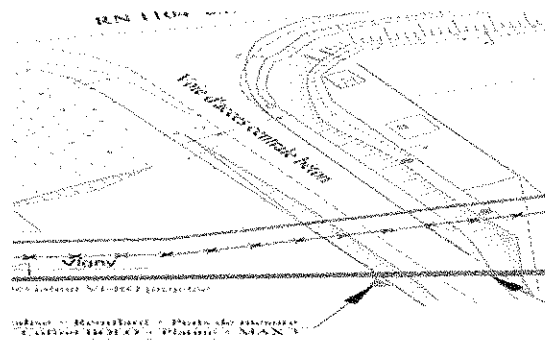
- Franchissement par la technique du forage tarière en gaine série Ame Tole DN 800
- 45 ml + 35 ml (à ciel ouvert)





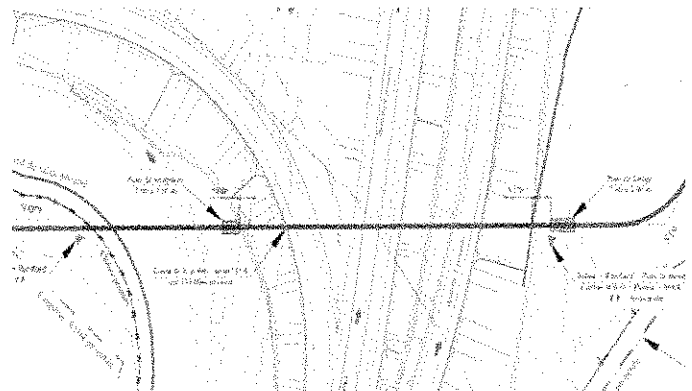
### POINT 2 – Traversée 5 accès centrale béton

- Franchissement par à ciel ouvert et protection par dalles B.A
- 30 ml



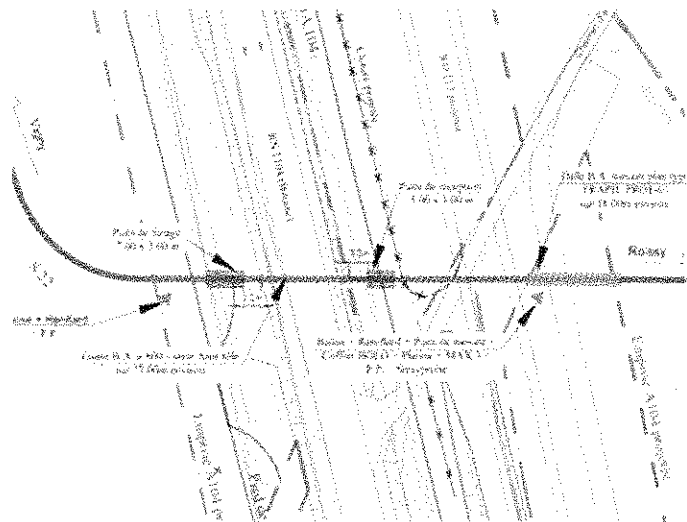
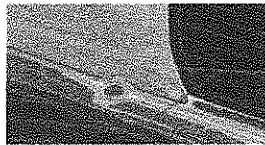
### POINT 2 – Traversée 6 accès aéroport

- Franchissement par la technique du microtunnelier en gaine BA DN 800
- Mise en place d'une gaine en attente
- 134 ml



### POINT 2 – Traversée 7 RN 1104 (2<sup>ème</sup> traversée)

- Franchissement par la technique du forage tarière en gaine série Ame Tole DN 800
- Mise en place d'une gaine en attente
- 26 ml + 52 m à ciel ouvert



La réalisation des travaux nécessite une bande d'occupation temporaire de largeur comprise entre 15m et 20m pour la circulation des engins de travaux et des véhicules d'approvisionnement. Une fois l'ouvrage construit, une bande de servitude dite « forte » lui est associée.

Dans cette bande, toute construction en dur et toute plantation de plus de 2,70 m de hauteur sont interdites.

Les matériaux extraits de bonne qualité seront utilisés comme remblais, et les autres seront évacués à la décharge .

La terre arable prélevée sur son épaisseur réelle préalablement et déposée en cordons, sera remise en place au-dessus des remblais.

L'activité agricole peut d'une manière générale être reprise après l'exécution des travaux.

Des balises et des bornes sont également posées le long de la canalisation afin de faciliter sa localisation par la suite.

#### *1.1.4. Enquête d'autorisation préfectorale de construire et d'exploiter une canalisation d'hydrocarbures*

Le projet de déviation de la canalisation est rendu nécessaire par les travaux d'aménagement et de construction de la section de l'autoroute A 104 décrite au paragraphe 1.1.1.

Les travaux de voirie impliquent une déviation de la canalisation sur une longueur d'environ 7.2 kilomètres le long de l'aéroport Roissy Charles De Gaulle, sur le territoire des communes d'Epiais-les-Louvres (95), Mauregard, Le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory et Compans (77).

Si par le décret du 22 septembre 2003 publié au Journal Officiel de la République Française du 23 septembre de la même année, les travaux de l'autoroute A 104 ont été déclarés d'utilité publique, les travaux de réalisation et d'exploitation des canalisations de transport d'hydrocarbures nécessitent conformément au décret « Multifluide » n° 2012-615 du 2 Mai 2012, le dépôt d'un dossier de demande d'autorisation de construire et d'exploiter.

Le dossier est accompagné d'une étude d'impact puisque la longueur de la déviation est de 7.2 km, donc supérieure à 5km.

La canalisation projetée doit faire l'objet d'une consultation administrative et d'une enquête publique.

La consultation administrative est instruite dans les conditions définies par le décret ci-dessus.

Madame la préfète procède à la consultation du conseil général, de la chambre de commerce, de la chambre de métiers, de la chambre d'agriculture, des maires, des services départementaux d'incendie, les Directions Départementales du Territoire, pour les départements du Val d'Oise et de la Seine et Marne, le Réseau Ferré de France, la SNCF, l'Aéroport de Paris Charles De Gaulle, l'Agence régionale de Santé, et les services civils et militaires intéressés.

L'ensemble des organismes consultés, sont invités à formuler leur avis sur les dispositions d'ensemble du projet dans un délai de deux mois.

Ces avis sont réputés favorables faute de réponse dans ce délai.

L'Enquête publique ne peut être ouverte avant la clôture de la consultation administrative prévue au présent décret. Les avis formulés au cours de cette consultation sont joints au dossier soumis à l'enquête publique.

## 1.2. CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE

**Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre du Décret n°2012-615 du 2 Mai 2012 concernant la réalisation et l'exploitation des canalisations de transport d'hydrocarbures.**

L'enquête décrite ci-dessus se situe également dans le cadre juridique défini entre autres par les textes suivants :

- Le code de l'environnement, et notamment ses articles L.122.1 et R.122.1, L.554-1, L.555-1 et R.555-1, et L.555-19
- Le code de l'urbanisme, et notamment ses articles L.123-16 et R.123-23
- La loi n° 49-1060 du 2 Août 1949 relative à la construction d'un pipe-line entre la Basse-Seine et la Région Parisienne et à la création d'une société des transports pétroliers par pipelines
- La loi n°51-712 du 7 Juin 1951 portant modification de la loi n° 49-1060 du 2 Août 1949
- Le décret n° 50-839 du 8 Juillet 1950 portant règlement d'administration publique pour l'application de la Loi 49-1060 du 2 Août 1949
- Le décret n° 50-1561 du 22 Décembre 1950 portant règlement d'administration publique pour l'application de la Loi 49-1060 du 2 Août 1949
- Le décret n°63-82 du 4 Février 1963 portant règlement d'administration publique pour l'application de la Loi 49-1060 du 2 Août 1949
- Le décret n° 59-645 du 16 Mai 1959 portant règlement d'administration publique pour l'application de la Loi 58-336 du 29 Mars 1958
- Le décret n°59-998 du 14 Août 1959 portant sur la sécurité des pipelines à hydrocarbures
- Le décret n° 2012-615 du 2 Mai 2012 relatif à la sécurité, l'autorisation de la déclaration d'utilité publique des canalisations de transport d'hydrocarbures.

## 1.3. DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Par décision n° E13000161/77 du 13 Novembre 2013 Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Melun m'a désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire et a désigné Madame Marie-Françoise SEVRAIN commissaire enquêteur suppléant.

## 1.4. MODALITES DE L'ENQUETE

Madame la Préfète de Seine-et-Marne et Monsieur le Préfet du Val d'Oise ont publié le 19 Novembre 2013, un arrêté inter-préfectoral n° 2013/DCSE/M/030 prescrivant une enquête publique concernant la demande par laquelle la société TRAPIL sollicite l'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures.

L'arrêté indique que cette enquête publique aura lieu du **vendredi 27 décembre 2013 au jeudi 30 janvier 2014 inclus**, soit pendant 35 jours consécutifs.

En application des dispositions de l'article R.555-6 du Code de l'Environnement, la Préfète de Seine-et-Marne est chargée de coordonner la procédure d'enquête publique et d'en centraliser les résultats.

Le siège de l'enquête est fixé à la **Mairie du MESNIL-AMELOT**, 2 Rue du Chapeau 77990 Le MESNIL-AMELOT.

Pendant la durée de l'enquête, le dossier relatif à la demande d'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures sera déposé dans les communes de Mauregard, du Mesnil-Amelot, de Mitry-Mory de Thieux et de Compans en Seine-et-Marne, et d'Epiais-Les-Louvres et de Chennevières-Les-Louvres dans le Val d'Oise.

### 1.5. DOCUMENTS MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC

Pendant toute la durée de l'enquête, dans chacune des mairies précisées par l'arrêté inter-préfectoral, le dossier comportant les documents suivants est mis à la disposition du public.

N° de la pièce	Libellé et contenu de la pièce
1	Présentation de la société
2	Capacités techniques et financières de la société
3	Caractéristique techniques et économiques de la déviation
4	Documents graphiques
5	Etude de danger
6	Convention liant l'Entreprise à des tiers et relative à l'exploitation de la canalisation
7	Plan d'état foncier
8	Justificatifs du choix du tracé
9	Résumé non technique des pièces du dossier de demande d'autorisation
10	Etude d'impact

#### Observation liminaire du commissaire enquêteur :

Le dossier d'enquête est complet, et apparaît comme très accessible pour le public. Le fait d'avoir mis l'étude de danger dans un deuxième dossier permet une meilleure lecture de celui-ci.

## 2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### 2.1. LA CONSULTATION ET LES INFORMATIONS PREALABLES

La Société des Transports Pétroliers par Pipeline, a déposé sa demande le 28 janvier 2013. Cette demande a été complétée le 30 juillet 2013.

La consultation administrative des Maires et Services a été lancée le 8 juillet 2013.

Le Directeur Régional et Interdépartemental de l'Environnement et de l'Energie en sa qualité d'autorité administrative de l'Etat en matière d'environnement a donné un avis favorable le 3 octobre 2013.

Dans son rapport du 4 octobre 2013, la Direction Régionale et Inter départementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile de France a déclaré le dossier complet et régulier.

Les avis des maires et services qui n'ont pas fait parvenir leurs observations dans les délais impartis sont réputés favorables.

Enfin,

**La consultation administrative réalisée a été en tout point conforme aux prescriptions réglementaires.**

### 2.2. PUBLICITE DE L'ENQUETE

#### 2.2.1. Les affichages légaux

Les affichages légaux ont été effectués par la Société TRAPIL sous couvert de la Préfecture de Seine et Marne sur les panneaux administratifs des communes concernées par cette enquête et le long du tracé emprunté par le projet.

Les affichages ont été régulièrement vérifiés par la société TRAPIL, qui a remplacé certaines affiches pour cause de dégradation ou disparition.

#### 2.2.2. Les parutions dans les journaux

L'avis d'enquête publique a été publié par les soins de Madame la Préfète de Seine-et-Marne et aux frais de la société TRAPIL dans deux journaux par département impacté par l'enquête 15 jours avant le début de l'enquête et inséré de nouveau dans les 8 premiers jours de l'opération.

Pour le département de la Seine-et-Marne, les journaux concernés sont LE PARISIEN édition de Seine-et-Marne et LA MARNE.

Pour le département du Val d'Oise ce sont LE PARISIEN édition du Val d'Oise, et l'ECHO REGIONAL.

### **2.3. EXAMEN DE LA PROCEDURE**

Le dossier soumis à l'enquête publique comporte de nombreux documents et annexes très techniques et respecte la législation en vigueur.

La procédure a été bien respectée, conformément à l'arrêté inter préfectoral.

### **2.4. RENCONTRES AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE**

#### *2.4.1. Rencontre du 5 décembre 2013*

A la demande des commissaires enquêteurs (madame Marie-Françoise SEVRAIN suppléante, et moi-même titulaire), et sur proposition du maître d'ouvrage, une réunion de présentation globale du projet a été organisée le jeudi 5 décembre 2013 à 9 heures dans une salle de la mairie d'Epiais-Louvres.

La société TRAPIL était représentée par madame Nathalie VILA chargée d'affaires Lignes.

La présentation portait sur la stratégie développée par la société TRAPIL, le projet, sa construction, avec un accent particulier sur les zones sensibles du tracé.

La suite de l'entretien a été consacrée aux modalités de déroulement de l'enquête.

#### *2.4.2. Rencontre du 6 Février 2014*

A cette date, je disposais de la totalité des registres d'enquête.

Avec madame Nathalie Vila, nous avons tenu une réunion de travail sur le dossier en réponse aux observations récoltées dans les tous les registres.

### **2.5. VISITES EFFECTUEES PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Après ma permanence tenue le 27 décembre 2013 en mairie de COMPANS, j'ai effectué une première visite des lieux concernés par le projet.

Cette reconnaissance sur les différentes communes, m'a permis de mieux appréhender les zones sensibles du projet de déplacement de la canalisation, en particulier les traversées avec voies existantes et projetées.

Le lundi 3 Février 2014, après avoir récolté les registres d'enquête déposés dans toutes les mairies concernées, j'ai effectué une deuxième visite qui m'a permis de compléter ma connaissance du terrain.

## 2.6. LES PERMANENCES

### 2.6.1 Permanence tenue le vendredi 27 décembre 2013 de 9 à 12heures en mairie de COMPANS

La commune de COMPANS a mis à ma disposition la salle du conseil municipal, où j'ai pu tenir ma permanence dans de bonnes conditions.

Les dossiers complets et le registre étaient présents dans cette salle.

Une photocopieuse dans un bureau proche était à ma disposition.

J'ai constaté la présence de l'affiche conforme à l'arrêté du 24 Avril 2012 (Format A2, avec comme titre « AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE » en caractère gras majuscules de 2 cm de hauteur).

Elle comportait les informations visées à l'article R123.9 du Code de l'Environnement en caractères noirs sur fond jaune.

Personne ne s'est présenté à cette permanence.

### 2.6.2 Permanence prévue le vendredi 3 janvier 2014 de 9 à 12heures en mairie de MITRY-MORY

Pour des raisons indépendantes de ma volonté, je n'ai pas pu tenir ma permanence.

Par contre, madame LOCATELLI responsable du dossier TRAPIL à la mairie, et la secrétaire de l'accueil m'ont confirmé que personne n'avait demandé à me rencontrer, et que personne n'avait consulté le dossier.

### 2.6.3 Permanence tenue le jeudi 9 janvier 2014 de 15 à 18 heures en mairie d'ÉPIAIS-LES-LOUVRES

La mairie d'Épiais-les-Louvres a mis à ma disposition la salle du conseil municipal, où j'ai pu tenir ma permanence dans de bonnes conditions.

Les dossiers complets et le registre étaient disponibles dans cette salle.

Une photocopieuse dans un bureau proche était à ma disposition.

J'ai constaté la présence de l'affiche conforme à l'arrêté du 24 Avril 2012.

Personne ne s'est présenté à cette permanence.

### 2.6.4 Permanence tenue le mercredi 22 janvier 2014 de 14 à 17 heures en mairie de MAUREGARD

La mairie de Mauregard a mis à ma disposition la salle du conseil municipal, où j'ai pu tenir ma permanence dans de bonnes conditions.

Les dossiers complets et le registre étaient disponibles dans cette salle.

Une photocopieuse dans un bureau proche était à ma disposition.

J'ai constaté la présence de l'affiche conforme à l'arrêté du 24 Avril 2012.

Personne ne s'est présenté à cette permanence.

### 2.6.5 Permanence tenue le jeudi 30 janvier 2014 de 15 à 18 heures en mairie de MESNIL-AMELOT

La mairie de Mesnil-Amelot a mis à ma disposition une salle où j'ai pu tenir ma permanence dans de bonnes conditions.

Les dossiers complets et le registre ont été mis à ma disposition dans cette salle.

Une photocopieuse dans un bureau proche était à ma disposition.

J'ai constaté la présence de l'affiche conforme à l'arrêté du 24 Avril 2012.

Deux personnes sont venues consulter le dossier, mais n'ont pas noté d'observations dans le registre.

## **2.7. RECUEIL DES REGISTRES**

L'enquête s'est terminée, comme prévu, le jeudi 30 janvier 2014.

J'ai procédé le lundi 3 février à la collecte des registres.

Tous ces registres sont joints au présent rapport.

Des observations ont été consignées dans certains registres en dehors de mes permanences.

## **2.8. PROCES-VERBAL DES OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUETE**

J'ai remis à madame Nathalie VILA de la société TRAPIL le jeudi 6 février 2014 mon procès-verbal des observations comme l'atteste le document signé joint en annexes.

## **2.9. MEMOIRE EN REPONSE**

J'ai reçu le 17 février 2014 le mémoire en réponse de la société TRAPIL envoyé par mail.

Ce mémoire en réponse comporte 6 pages et est repris dans le paragraphe 3 du présent rapport.



## 3. LES OBSERVATIONS RECUEILLIES

### 3.1 Remarques préliminaires

Il ressort de cette enquête publique que trois observations au total ont été consignées dans les registres d'enquête du dossier proposé à l'appréciation du public et qui concerne uniquement la demande d'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures. Dans ces trois observations, j'ai pu distinguer au total 15 points à développer.

J'ai reçu une observation par mail à mon adresse personnelle, de la mairie d'Epiais-les-Louvres le 6 février 2014 à 9h46.

Cette observation étant arrivée après la clôture de l'enquête qui a eu lieu le 30 Janvier 2014, je n'ai pas pu, conformément à l'arrêté inter-préfectoral n° 2013/DDCSE/M/030 la joindre au dossier d'enquête pour la rendre publique.

Je n'ai donc pas retenue cette observation, mais néanmoins, dans mon rapport, on trouve la quasi-totalité des réponses aux questions posées.

### 3.2 Observations de la Mairie de Mitry-Mory en date du 24/1/2014

#### 3.2.1 Observations

Lors de la consultation administrative organisée du 8 juillet au 8 septembre 2013 la ville de Mitry-Mory avait émis des remarques concernant le projet de déviation de la canalisation TRAPIL. Les réponses apportées par la société TRAPIL ne sont pas satisfaites, c'est pourquoi je tenais à réaffirmer mes propos dans le cadre de la présente enquête publique. Ce courrier sera annexé au registre d'enquête publique mis à disposition de la population.

La déviation du pipeline est localisée sur le territoire de Mitry-Mory dans le secteur des Renardières, qui est une zone particulièrement sensible classée en ZNIEFF. La ville de Mitry-Mory demande qu'une attention particulière soit portée à la pose de la canalisation pendant la phase de travaux pour éviter tout risque de transfert de pollution vers les eaux souterraines ou dans le bassin des Renardières qui se rejette ensuite dans le milieu naturel.

Je tiens par ailleurs, à insister sur ma crainte quant à la proximité du pipeline avec la future Francilienne.

La N1104 accueillera, dès sa mise en service, un trafic très dense et une concentration de personnes importante, du fait de sa connexion avec l'A1 et TA104. Ainsi aux heures de pointe, cet axe risque d'être saturé, la présence humaine sera similaire à celle d'un ERP et toute évacuation sera rendue très difficile en cas d'accident sur le pipeline.

L'étude de dangers ne prend pas en compte les personnes qui seront présentes sur la future Francilienne. Or cette voie se trouve dans l'emprise des deux zones d'effets létaux.

Bien que n'entrant pas dans la catégorie des Etablissements Recevant du Public il me semble, au titre du principe de précaution, que la Francilienne devrait être appréhendée comme un ERP susceptible de recevoir plus de 100 personnes et dès lors ne pas se trouver dans la zone des effets létaux du pipeline.

En effet, la réglementation impose que les pipelines soient implantés de telle sorte qu'il n'existe dans la zone des premiers effets létaux, ni établissement recevant du public relevant de la 1ère à la 3ème catégorie, ni immeuble de grande hauteur et dans la zone des effets létaux significatifs aucun établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes.

Je m'interroge donc sur l'opportunité de maintenir le tracé du pipeline au voisinage immédiat de la Francilienne.

Par ailleurs, l'étude de dangers n'a pas étudié le risque de chute d'avions jugeant que la déviation n'est pas impactée par ce type d'agression. Compte tenu du tracé du pipeline, qui longe la plateforme aéroportuaire et se trouve à deux endroits dans l'axe des pistes des doublets de l'aéroport Paris Charles de Gaulle, je demande que le risque chute d'aéronef soit pris en compte dans l'étude de dangers et que ses conséquences sur la canalisation soient étudiées.

Souhaitant que ces remarques soient prises en compte dans le cadre de la présente enquête publique....

### 3.2.2 Reponses du maître d'ouvrage

La commune de Mitry-Mory avait en effet émis lors de la consultation administrative des remarques portant essentiellement sur les mêmes sujets.

TRAPIL y avait répondu par un courrier du 1er octobre 2013, en s'appuyant principalement sur le cadre réglementaire de construction et d'exploitation de conduite d'hydrocarbures. Les types d'environnements définis dans cette étude, sont conformes strictement à la réglementation en vigueur et à la version 2012 du guide GESIP.

Concernant le risque de pollution des eaux souterraines, il est important de préciser que la nouvelle canalisation, pendant toute la durée des travaux de pose, sera vide de tous produits polluants. Les raccordements seront réalisés sur une ligne vidangée en azote.

Concernant la proximité de la route nous rappelons, comme dans notre courrier cité, que les voies de circulation ne sont pas des ERP susceptibles d'être concernés par les servitudes d'utilité publiques créées par le décret du 2 mai 2012 (article R555-30 du code de l'environnement) ; cependant en termes de calcul de détermination des risques, cela ne change rien quant à la détermination du niveau de protection à apporter, point sur lequel notre projet est largement dimensionné (gaines de protection, enfouissement de la canalisation à 1,60m) par rapport au risque mesuré.

Ainsi l'analyse quantitative des risques de l'étude de danger (Partie 4) précise que "pour un tube (longueur moyenne de 14 mètres) du tracé courant, le nombre maximum de personnes exposées au risque majeur d'un scénario de brèche donné est le nombre de personnes dans le cercle des effets pris en compte, centré au centre du tube" et notamment les usagers des voies de circulation".

A noter que ces usagers sont quantifiés partie 4 - p8 de l'étude selon les données du trafic actuel.

Or le programme d'aménagement routier, qui est l'unique raison liée au dévoiement du pipeline TRAPIL, "permettra d'assurer la fluidité de l'itinéraire Francilienne aux heures de pointe et donc celle de l'aéroport" (source : étude d'impact de la Francilienne).

Cet objectif aura donc naturellement pour conséquence de réduire le nombre de personnes exposées au risque majeur de brèche décrit ci-dessus.

Quant au point relatif à la prise en compte de la chute d'aéronefs, nous rappelons que dans le guide GESIP, la chute d'avion n'est pas explicitement abordée, car ne présentant pas une probabilité d'occurrence suffisante par rapport aux autres sources de risque, tels que notamment les travaux ou la corrosion ; de plus dans notre projet la possibilité d'atteinte du tube en cas de chute serait quasiment négligeable du fait de la sur profondeur d'enfouissement.

### 3.2.3 Avis du commissaire enquêteur

a) Première observation:

« La déviation du pipeline est localisée dans le secteur des Renardières, qui est une zone particulièrement sensible classée en ZNIEFF. La ville de Mitry-Mory demande qu'une attention particulière soit portée à la pose de la canalisation pendant la phase de travaux »

L'observation de la commune ne peut pas être considérée comme une réserve.

b) Deuxième observation:

« Je tiens par ailleurs, à insister sur ma crainte quant à la proximité du pipeline avec la future Francilienne... ».

Mais si le trafic augmente, qu'en est-il du danger ?

Comparons la situation actuelle, et la situation projetée en prenant des hypothèses concrètes et chiffrées.

Pour la situation actuelle du trafic, considérons une vitesse moyenne aux heures de pointe de 50km/h, et un trafic de 1000 véhicules/heure.

Pour la situation projetée, considérons par exemple, une vitesse de 100km/h, et un trafic de 1500 véhicules/heure.

Calculons dans les deux situations, le nombre de véhicules présents sur un tronçon d'un km ?

Situation actuelle :

$$50 \text{ km} \longrightarrow 3600''$$

$$1 \text{ km} \longrightarrow x$$

$$x = \frac{1 \times 3600}{50} = 72''$$

$$1000 \text{ veh.} \longrightarrow 3600''$$

$$y \longrightarrow 72''$$

$$y = \frac{72 \times 1000}{3600}$$

$$y = 20 \text{ véhicules/km.}$$

Situation projetée :

$$100 \text{ km} \longrightarrow 3600''$$

$$1 \text{ km} \longrightarrow x$$

$$x = \frac{1 \times 3600}{100} = 36''$$

$$1500 \text{ veh.} \longrightarrow 3600''$$

$$y \longrightarrow 36''$$

$$y = \frac{36 \times 1500}{3600} = 15 \text{ véhicules/km.}$$

Le but de cet exemple de calcul est de montrer que le trafic va certainement augmenter, mais la circulation elle sera rendue plus fluide du fait de l'amélioration de la voirie.

Je considère donc cette observation irrecevable.

c) Troisième observation:

« Bien que n'entrant pas dans la catégorie des Etablissements Recevant du Public il me semble, au titre du principe de précaution, que la Francilienne devrait être appréhendée comme un ERP »

Comme les arguments de la société TRAPIL le montrent dans la réponse ci-avant, il est impossible de considérer la Francilienne comme un ERP.

d) Quatrième observation:

« Par ailleurs, l'étude de dangers n'a pas étudié le risque de chute d'avions »

Le guide GESIP, base de l'étude de dangers concernés par le projet, ne donne pas de précisions suffisantes qui permettraient de mettre en cause le projet.

J'estime que toutes les précautions prises par la société, et en particulier l'enfouissement de la canalisation à 1.60m, font que la sécurité ne peut pas être remise en cause.

### 3.3 Observations de Monsieur Farid Djabali en date du 29/01/2014

#### 3.3.1 Observations

Ci-après quelques interrogations et demandes de précisions :

- Les distances entre le pipeline et les zones urbanisées à proximité, sont-elles respectées ?
- Quelles garanties particulières sont données en matière de sécurité et d'absence de risques, au croisement du pipeline avec la ligne TGV (profondeur d'enfouissement, aménagement particulier,...) ?
- L'étude ne donne aucune précision sur les dispositions prises pour limiter les risques encourus par les populations proches du chantier envisagé, en cas d'accident ou de fuite.
- La nature de certains sols, notamment les remblais et sables au sud du Mesnil-Amelot présentent-ils des garanties de stabilité ?
- Pourquoi réaliser un projet dont l'étude d'impact indique les inconvénients liés au tracé comme préjudiciables en matière d'environnement et d'urbanisme, inexistants à l'heure actuelle ?
- Aucune précision n'est apportée sur les effets envisagés après la remise en état des zones cultivées et des prairies après les travaux. On ne sait pas de quoi il s'agit.
- L'étude conclut que les incidences sur les zones naturelles sont temporaires. A-t-on idée de la nature de ces incidences et de leur durée ?
- Que risquent les exploitants en cas d'effets négatifs des travaux sur les espèces protégées de la ZN1EFF : diminution voire disparition de celles-ci ?
- Est-il prévu un inventaire des espèces protégées avant, pendant et après travaux ?

- L'étude ne rassure personne quand elle évoque les effets limités du pipeline sur l'environnement.

De quoi parle-t-on ?

### 3.3.2 Réponses du maître d'ouvrage

#### a) Les distances entre les pipelines et les zones urbanisées à proximité, sont-elles respectées ?

L'Article 8 de l'Arrêté du 4 août 2006 précité définit les dispositions particulières de protection. La canalisation est implantée de telle sorte qu'il n'existe dans la zone des premiers effets létaux ni établissement recevant du public relevant de la 1<sup>re</sup> à la 3<sup>e</sup> catégorie, ni immeuble de grande hauteur, ni installation nucléaire de base, et en outre dans la zone des effets létaux significatifs aucun établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes. Cette disposition peut, le cas échéant, être atteinte par la mise en œuvre de dispositions compensatoires adaptées ayant pour effet de retenir un scénario de référence réduit. Dans ce cas, et si un établissement répondant à la définition du présent alinéa est alimenté par la canalisation, les installations de cet établissement autres que les bâtiments accessibles au public peuvent être situées à l'intérieur de la zone des effets létaux résiduelle.».

La déviation projetée, sera construite dans le respect le plus strict de l'arrêté précité. L'étude de danger fournie décrit toutes les zones d'effets et les mesures compensatoires mises en place.

#### b) Quelles garanties particulières sont données en matière de sécurité et d'absence de risque, au croisement du pipeline avec la ligne TGV (profondeur d'enfouissement, aménagement particulier,...) ?

Les traversées de voies de circulation telles que les voies ferrées se font suivant des spécifications bien précises qui permettent un trafic sans contrainte mécanique sur les ouvrages.

Lors de la construction de cette voie ferrée, la canalisation a été enfouie à plus de 3 mètres de profondeur et a été entourée par une gaine de protection en béton armé.

Une analyse quantitative des risques liés à ce point particulier est traitée dans l'étude de danger (Partie 4 : p 17 et 18).

Pour finir, les travaux concernés par cette enquête n'impactent pas la traversée de la voie.

En effet, la canalisation projetée sera raccordée sur celle existante en amont et aval de cette voie.

#### c) L'étude ne donne aucune précision sur les dispositions prises pour limiter les risques encourus par les populations proches du chantier envisagé, en cas d'accident ou de fuite

Pendant les travaux de pose de la nouvelle canalisation proprement dite le risque de fuite est inexistant. En effet le pipeline sera exempt de tout produit jusqu'à la remise en service après raccordement. Une épreuve en eau sera réalisée en amont de cette phase et l'entreprise fera son affaire de l'évacuation de ce surplus d'eau.

Avant la réalisation des fouilles, l'entreprise établira conformément à la norme NF S70-003-1 de juillet 2012 toutes les DICT relatives au chantier.

Concernant le risque d'accident, les travaux sont soumis aux dispositions du décret n° 94-1159 du 26 décembre 1994 pris pour l'application de la loi n° 93-1418 du 31 décembre 1993 le coordonnateur sécurité protection de la santé (C.S.P.S) établira un Plan Général de coordination en matière de Sécurité et de Protection de la Santé (P.G.C.S.P.S.).

Les travaux seront réalisés à proximité de zones d'activité, de routes grande circulation et de zones urbanisées, par conséquent les entreprises prendront toutes les précautions nécessaires afin de réduire au minimum les nuisances dues au chantier.

Toutes les dispositions pour assurer la sécurité des usagers des voies publiques et notamment lors des approvisionnements de chantier, seront mises en place.

L'ensemble des risques liés à l'exploitation de la canalisation sont détaillés dans l'analyse qualitative des risques (Partie 3) et les mesures compensatoires qui visent à les réduire dans l'analyse qualitative (Partie 4).

d) La nature de certains sols, notamment les remblais et sables au sud du Mesnil-Amelot présentent-ils des garanties de stabilité ?

Lorsque cela sera techniquement possible les matériaux extraits du site avec ou sans traitement sont utilisés.

Après remblaiement, l'Entrepreneur fera effectuer, par un organisme agréé, un contrôle de la qualité du compactage sur l'ensemble du tracé y compris les traversées. Un exemplaire des résultats des essais sera communiqué à TRAPIL.

En bordure des infrastructures d'ADP il a été observé des limons superficiels, une pellicule carbonatée lenticulaire et des sables en partie argileux.

Il est probable que dans la section la plus basse, soit au sud de la station de pompage, la tranchée de la conduite intersecte les sables si le recouvrement de limons est insuffisant. La présence de sable autour de la canalisation garantit une meilleure stabilisation de la conduite.

e) Pourquoi réaliser un projet dont l'étude d'impact indique les inconvénients liés au tracé comme préjudiciable en matière d'environnement et d'urbanisme, inexistant à l'heure actuelle ?

La déviation de la conduite est considérée comme un projet en soi. Cependant, il est important de rappeler que ce projet est motivé par les aménagements routiers de la francilienne : transformation de la RN 1104, route à simple chaussée, en route à 2 x 2 voies, future A 104.

L'étude d'impact détaille deux choix de tracés qui ont le même impact d'un point de vue environnemental. Le tracé 2, non retenu, engendrait plus de restrictions d'urbanisme.

f) Aucune précision n'est apportée sur les effets envisagés après la remise en état des zones cultivées et des prairies après les travaux. On ne sait pas de quoi il s'agit.

Plusieurs types de cultures seront concernés par les travaux. Il s'agit de maïs, diverses céréales, la betterave et le pois.

En fin de travaux, la terre végétale sera remise en place. La présence du pipeline n'est pas un obstacle à la poursuite des récoltes.

Il est important de rappeler que les travaux seront réalisés sur des parcelles à usage agricole appartenant à l'Etat et seront destinées dans le futur à accueillir le projet routier.

g) L'étude conclut que les incidences sur les zones naturelles sont temporaires. A-t-on idée de la nature de ces incidences et de leur durée ?

Le terme "temporaire" employé dans l'étude d'impact concerne la durée des travaux proprement dits. Les travaux de pose de la canalisation et de dépose de l'ancienne sont prévus d'être réalisés sur une durée d'environ 4 mois.

La nature de ces incidences fait allusion aux travaux de terrassements et aux passages d'engins de chantier. Les zones seront remises en état après les travaux et ne seront soumises à aucune contrainte durant l'exploitation.

h) Que risquent les exploitants en cas d'effets négatifs des travaux sur les espèces protégées de la ZNIEFF : diminution voire disparition de celles-ci ?

Les infrastructures linéaires telles que routes, voies ferrées ou pipelines peuvent constituer une barrière ou au contraire un lien pour la continuité des habitats.

Après construction de la canalisation, la bande de servitude forte du pipeline sera entretenue par l'exploitant de façon à rester vierge de constructions et de plantation d'arbres. Les espèces végétales ou animales, protégées ou menacées pourront se développer dans cette bande de servitude. D'une façon plus générale, cette bande est parallèle à la future Francilienne ; les effets sur la biodiversité seront davantage dus à la construction et à l'existence de cette route qu'au pipeline.

i) Est-il prévu un inventaire des espèces protégées avant, pendant et après les travaux ?

La ZNIEFF de type I « zone humide de la Renardière au Fond Fortin » est croisée par le tracé de la déviation sur une distance de moins de 500 m. Cette zone a été l'objet de travaux récents d'aménagement d'ADP, dont la construction d'une route d'accès (voir photos p 50 et 51 de l'étude d'impact).

Du fait de travaux de terrassements récents et de l'entretien des terrains, aucune espèce protégée listée dans l'inventaire de l'INPN pour cette zone n'a été observée sur le tracé de la déviation du pipeline dans la ZNIEFF de type I « Zone humide de la Renardière au Fond Fortin ».

La ZNIEFF de type II « Aéroport Charles de Gaulle » croise le tracé de la déviation sur la même section que la ZNIEFF de type I ci-avant, avec une extension de 1 km supplémentaire vers l'Ouest. Ces terrains sont également entretenus par fauchage ou cultivés.

Pour ce qui concerne les sites Natura 2000, les oiseaux de la ZPS la plus proche n'étant pas présents dans le périmètre des travaux, ils ne seront pas impactés.

Les espèces végétales et animales non protégées ainsi que leurs habitats, présents dans le périmètre de l'étude sont des espèces courantes. Elles se réinstalleront naturellement après les travaux de construction ou seront reconstituées à proximité de leur emplacement actuel.

Cette disposition est prévue dans le cadre de la mise à 2 x 2 voies de la Francilienne qui englobe la déviation de la canalisation et sera postérieure.

ii) L'étude ne rassure personne quant elle évoque les effets limités du pipeline sur l'environnement. De quoi parle-t-on ?

Pour mémoire, la canalisation sera enfouie à une profondeur de 1,60m. La terre végétale sera décapée et remise en place. L'environnement reprendra sa place après les travaux et les effets du pipeline en exploitation seront quasi inexistant.

### 3.3.3 Avis du commissaire enquêteur

a) Les distances entre les pipelines et les zones urbanisées à proximité, sont-elles respectées ?

Le projet respectant l'article 8 de l'arrêté du 4 août 2006, je considère la distance entre la canalisation et les zones urbanisées acceptable.

b) Quelles garanties particulières sont données en matière de sécurité et d'absence de risque, au croisement du pipeline avec la ligne TGV ?

Le projet ne croise pas la ligne TGV, puisqu'il se raccorde avant et reprend après. Cette observation ne doit donc pas être prise en considération.

c) L'étude ne donne aucune précision sur les dispositions prises pour limiter les risques encourus par les populations proches du chantier envisagé, en cas d'accident ou de fuite

Avant le début des travaux, l'entreprise établira conformément à la norme NF S70-003-1 de juillet 2012 toutes les Déclarations d'Intention de Commencement des Travaux.

La canalisation étant vide pendant les travaux de pose, le risque de fuite est inexistant.

Avant raccordement, une épreuve en eau sera réalisée en amont de cette phase pour contrôler l'étanchéité de la canalisation.

L'entreprise s'engage à prendre toutes les précautions nécessaires afin de réduire au minimum les nuisances dues au chantier.

Les mesures envisagées par la société TRAPIL sont de nature à réaliser les travaux avec un minimum de risque.

d) La nature de certains sols, notamment les remblais et sables au sud du Mesnil-Ameiot présentent-ils des garanties de stabilité ?

La canalisation occupant une place dans la tranchée, il restera une quantité non négligeable de déblais à évacuer à la décharge. L'entreprise devra évacuer les déblais de moins bonne qualité et ne garder que les déblais de meilleure qualité propres au réemploi.

Après remblaiement, l'entreprise effectue un contrôle de la qualité du compactage sur l'ensemble du tracé.

Le sable étant un des matériaux les plus stables, sa présence est plutôt rassurante.

e) Pourquoi réaliser un projet dont l'étude d'impact indique les inconvénients liés au tracé comme préjudiciable en matière d'environnement et d'urbanisme, inexistant à l'heure actuelle ?

Ce sont les aménagements routiers de la francilienne, future A104, qui impliquent le déplacement de la canalisation.

Ce sont les travaux routiers qui sont les plus préjudiciables à l'environnement. La canalisation elle, restant dans l'emprise de la voirie, aura un impact mineur.

L'étude d'impact détaille deux choix de tracés qui ont le même impact d'un point de vue environnemental. Le tracé 2, non retenu, engendrait plus de restrictions d'urbanisme.

f) Aucune précision n'est apportée sur les effets envisagés après la remise en état des zones cultivées et des prairies après les travaux. On ne sait pas de quoi il s'agit.

Les travaux seront réalisés sur des parcelles à usage agricole appartenant à l'Etat et seront destinées dans le futur à accueillir le projet routier. Les agriculteurs exploitent les terrains dans le cadre de conventions à titre gratuit.

En fin de travaux, la terre végétale sera remise en place. La présence du pipeline ne sera pas un obstacle à la poursuite des cultures.

g) L'étude conclut que les incidences sur les zones naturelles sont temporaires. A-t-on idée de la nature de ces incidences et de leur durée ?

Les travaux sont prévus sur une durée de quatre mois environ.

Après travaux, les zones de terrassement et de passage d'engins seront remises en état, et donc de nouveau exploitables.

h) Que risquent les exploitants en cas d'effets négatifs des travaux sur les espèces protégées de la ZNIEFF : diminution voire disparition de celles-ci ?

Le projet de déplacement étant réalisé dans l'emprise de la voirie, c'est l'impact de la future A104 sur l'environnement qui doit être étudié.



Le projet de déplacement de la canalisation fait partie intégrante du projet A104.

i) Est-il prévu un inventaire des espèces protégées avant, pendant et après les travaux ?

Aucune espèce protégée listée dans l'Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN), n'a été recensée sur le tracé de la déviation du pipeline dans la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de la « Renardière au Fond Fortin ».

Pour ce qui concerne les sites Natura 2000, les oiseaux de la Zone de Protection Spéciale (ZPS) la plus proche ne sont pas présents dans le périmètre des travaux.

Les espèces végétales et animales non protégées ainsi que leurs habitats, présents dans le périmètre de l'étude sont des espèces courantes, qui se réinstalleront naturellement après les travaux de construction.

ii) L'étude ne rassure personne quand elle évoque les effets limités du pipeline sur l'environnement. De quoi parle-t-on ?

Avant la pose de la canalisation, la terre végétale décapée est remise en place après la pose. L'environnement reprenant sa place, je considère que les effets du pipeline en exploitation sur celui-ci, seront quasi inexistantes.

### **3.4 Observations de la Mairie d'Epiais-Les-Louvres en date du 30/01/2014**

#### **3.4.1 Observations**

Nous émettons un avis favorable au déplacement de TRAPIL afin que la Francilienne puisse être réalisée et ainsi améliorer la circulation sur notre secteur. Néanmoins, nous tenons à noter et faire remarquer une fois de plus l'impact sur notre commune. Car en effet, la bande de servitude (bande de 5m, 10m, et 15m) réduit et complique un peu les possibilités de développement de la commune.

#### **3.4.2 Réponses du maître d'ouvrage**

La mairie d'Epiais-Les-Louvres donne un avis favorable au projet, et leurs observations ne nécessitent pas de réponse de notre part.

#### **3.4.3 Avis du commissaire enquêteur**

La commune donne un avis favorable et mais émet quelques doutes sur les difficultés de développement de la commune après la pose du pipeline, mais je pense que les observations de la mairie ne sont pas « impactantes » sur le projet.

### **3.5 Observations du Commissaire-Enquêteur.**

#### **3.5.1 Observations**

Sur certaines communes, comme c'est le cas sur Mitry-Mory, des agriculteurs exploitent des terrains dans le cadre de conventions à titre gratuit signées avec des tiers, comme par exemple l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle au profit de monsieur Antoine Piot.

**Pouvez-vous me dire ce que la Société TRAPIL peut mettre en œuvre comme mesures pour respecter les plantations, et pour induire le minimum de désagréments aux récoltes qui devraient se faire avant la fin du mois d'Aout ?**

### 3.5.2 Réponses du maître d'ouvrage

La réalisation des travaux de pose d'un pipeline nécessite l'utilisation temporaire d'une bande de terre appelée « piste de travail ». Elle permet :

- la circulation des engins nécessaires à l'approvisionnement et à l'exécution des travaux,
- de disposer de la place nécessaire pour déposer et assembler les tubes,
- d'effectuer les travaux de terrassement et le stockage des déblais de la tranchée.

La terre végétale sera systématiquement décapée sur la largeur de la tranchée, si besoin, décapage également sur la piste de roulement, enlèvement de la couche de terre végétale en veillant à réduire les pertes au minimum, dépôt en bordure de la piste, sur la largeur réservée à cet effet.

La piste de travail, dans le cas présent, est estimée à environ 25m. TRAPIL et ses sous-traitants veilleront au respect de cette règle de manière à diminuer au maximum les dommages causés aux cultures.

Préalablement au début des travaux, TRAPIL organisera un état des lieux en présence des exploitants et de l'entreprise intervenante. A ce moment, si des mesures peuvent être prises pour permettre les récoltes, elles le seront.

En fin de travaux, la terre végétale sera remise en état sur la totalité de la piste de travail.

La reprise des cultures pourra redémarrer dès la fin de l'intervention.

### 3.5.3 Avis du commissaire enquêteur

J'ai bien noté les mesures envisagées par l'entreprise pour causer le minimum de désagréments aux cultures, et pour essayer de planifier au mieux leurs travaux pour permettre, dans la mesure du possible, aux agriculteurs, de récolter.

J'estime la réponse de la société TRAPIL satisfaisante.

N° E13000161/77

*Tribunal Administratif de Melun*

PREFECTURES DE LA SEINE ET MARNE ET DU VAL D'OISE



**ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE  
RELATIVE AU PROJET  
DE CANALISATION DE TRANSPORT  
D'HYDROCARBURES ENTRE  
EPIAIS-LES-LOUVRES (95) ET MITRY-MORY (77)  
AU PROFIT DE LA SOCIETE TRAPIL**

Enquête publique du vendredi 27 décembre 2013

Au jeudi 30 janvier 2014 inclus

**CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

*Février 2014*

Alain LEGOUHY

## 1. PREAMBULE

L'enquête a pour objet la demande d'une autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures dénommée « VIGNY – ROISSY – MITRY MORY » relevant du réseau « Le Havre-Paris » de TRAPIL, qui alimente le dépôt pétrolier de Mitry-Mory en hydrocarbures raffinés (supercarburant, gasoil, fuel domestique) et celui de Chennevières-les-Louvres où est stocké le carburéacteur qui alimente l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle.

Le projet n'est pas la pose d'une canalisation nouvelle, mais la déviation de la canalisation existante.

Cette déviation de la canalisation est rendue nécessaire pour répondre à la construction de la section de l'Autoroute A104 déclarée, elle, d'utilité publique par le décret du 22 septembre 2003 publié au JORF du 23 septembre de la même année, qui est créée en bordure de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, et qui permettra de boucler la Francilienne à l'Est de la plate-forme afin de délester l'accès principal par l'A1 et d'améliorer la desserte des aéro-gares situées à l'Est de l'aéroport. Cette infrastructure assurera la continuité de la Francilienne entre l'échangeur RN104-A1 au Nord-Ouest de la plate-forme de Roissy (Seine-Saint-Denis) et l'échangeur RN2-A104 en Seine-et-Marne.

La canalisation existante sera déviée sur une 7.2 kilomètres le long de l'aéroport Roissy Charles De Gaulle, sur le territoire des communes d'Epiais-les-Louvres (95), Mauregard, Le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory et Compans (77).

La canalisation projetée est constituée de tubes en acier soudés de diamètre : 559mm et de nuance d'acier : L360 MB, a une épaisseur de 10mm, est recouverte de polyéthylène triple couche, est sous une pression maximale de service de 48 bars avec un débit maximum de 1800 m3/h.

## 2. AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

### Avis motivé de la commission d'enquête

L'enquête publique ayant duré 35 jours consécutifs du **vendredi 27 décembre 2013 au jeudi 30 janvier 2014 inclus**,

**Attendu** que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

**Attendu** que les publications dans la presse ont été faites dans 2 journaux du département de Seine-et-Marne, et 2 journaux du département du Val d'Oise, 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans les huit premiers jours de l'enquête,

**Attendu** que les dossiers constitutifs du projet ont été mis à la disposition du public pendant

toute la durée de l'enquête dans les mairies des 7 communes concernées,

**Attendu** que le commissaire enquêteur a tenu 4 permanences prévues pour recevoir le public dans 4 des communes concernées par le projet,

**Attendu** que les termes de l'arrêté inter préfectoral pris par l'autorité ayant organisé l'enquête ont été respectés,

**Attendu** que le commissaire enquêteur n'a à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,

#### **Sur les objectifs du projet**

**Attendu** que la société TRAPIL porteuse du projet, a été créée en 1950 suite à la loi du 2 Août 1949 qui l'autorise à construire et exploiter un pipeline pour le transport des hydrocarbures entre la Basse-Seine et la Région Parisienne, se doit d'assurer :

- le transport des produits pétroliers sous pression nécessaires entre ses points d'approvisionnement et ses points de livraison,
- la pérennité de ses ouvrages de transport des hydrocarbures et de les affranchir, de façon préventive, de tous risques engendrés par les aléas naturels,

#### **Sur l'analyse bilancielle du projet**

**Attendu** que :

- L'approvisionnement en hydrocarbures raffinés est vital pour le dépôt pétrolier de Mitry- Mory (supercarburant, gasoil, fuel domestique) et celui de Chennevières-Les-Louvres où est stocké le carburéacteur qui alimente l'aéroport de Roissy Charles De Gaulle,
- Vu ses objectifs, le projet proposé présente effectivement un caractère d'utilité publique,
- Les atteintes à la propriété privée sont jugées par le commissaire enquêteur comme peu excessives,
- Malgré certaines réticences exprimées sur le bienfondé du projet, le commissaire enquêteur considère que l'utilité publique du projet n'est pas remise en cause par le public,
- Il n'existe pas d'intérêt social majeur justifiant le refus de cette opération, et que la santé publique ne paraît pas menacée,
- Les atteintes visuelles sur le paysage sont relativement faibles,

**Le commissaire enquêteur considère que cette opération présente concrètement un caractère d'intérêt public, les avantages de l'opération l'emportant sur les inconvénients.**

#### **Sur la sécurité de la canalisation**

**Attendu** que :

Au regard du thème de la sécurité, le commissaire enquêteur prend acte des dispositions prises d'une façon générale, pour assurer de façon pérenne la sécurité de l'ouvrage et des habitants. Les dispositions règlementaires de l'étude de sécurité sont respectées.

La profondeur de 1,60 m retenue pour le projet au lieu de 1,00 m réglementaire, et les précautions prises au niveau des traversées, sont des éléments minorants pour les risques d'agressions physiques.

Le commissaire prend acte des dispositions de surveillance de la canalisation et des contraintes qu'elle générera au regard de l'urbanisme.

#### **Sur le tracé**

##### **Attendu que :**

Le commissaire enquêteur émet un avis favorable au tracé retenu, qui a l'avantage de rester dans l'emprise de la voirie, qui réduit au maximum les impacts, qu'ils soient techniques, financiers ou environnementaux.

#### **Sur les modalités de réalisation**

##### **Attendu que :**

Le commissaire prend acte des données de base du dossier, et des réponses et commentaires qu'elle estime satisfaisants.

#### **Sur l'environnement**

##### **Attendu que :**

Le commissaire prend acte des données du dossier, des réponses et commentaires de TRAPIL qu'il estime satisfaisants, sachant que la protection de la faune, de la flore et des sols doit rester une priorité.

#### **En conclusion :**

**J'émet un AVIS FAVORABLE au projet**

**De canalisation de transport d'hydrocarbures**

**Entre Epiais-Les-Louvres(95) et Mitry-Mory (77)**

**Au profit de la société TRAPIL**

A Meaux, le 27 Février 2014

Le commissaire enquêteur



Alain LEGOUHY

N° E13000161/77

*Tribunal Administratif de Melun*

PREFECTURES DE LA SEINE ET MARNE ET DU VAL D'OISE



**ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE  
RELATIVE AU PROJET  
DE CANALISATION DE TRANSPORT  
D'HYDROCARBURES ENTRE  
EPIAIS-LES-LOUVRES (95) ET MITRY-MORY (77)  
AU PROFIT DE LA SOCIETE TRAPIL**

**Enquête publique du vendredi 27 décembre 2013**

**Au jeudi 30 janvier 2014 inclus**

**ANNEXES**

**Février 2014**

**Alain LEGOUHY**

## SOMMAIRE

1. Arrêté Inter-Préfectoral
2. Désignation du Tribunal Administratif
3. Remise du PV d'observations
4. Mail de la mairie d'Épiais-Les-Louvres en date du 06/02/2014



## **1. ARRETE INTER-PREFECTORAL N° 2013/DCSE/M/030**



**PREFÊTE DE SEINE-ET-MARNE**

**PREFET DU VAL-D'OISE**

**Arrêté Inter-Préfectoral n° 2013/DCSE/M/030  
portant ouverture d'une enquête publique concernant la demande par laquelle  
la Société des Transports Pétroliers par Pipeline (TRAPIL)  
sollicite l'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures**

La Préfète de Seine-et-Marne,  
Officier de la Légion d'Honneur,  
Officier de l'Ordre National du Mérite

Le Préfet du Val-d'Oise,  
Chevalier de la Légion d'Honneur,  
Chevalier de l'Ordre National du Mérite.

VU le Code de l'Environnement et notamment les articles L 555-1, R 555-1 et suivants, L 214-1 à L214-6, R214-1 et suivants et R123-1 à R123-27 ;

VU le 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

VU le décret du Président de la République en date du 12 juillet 2012 portant nomination de Madame Nicole KLEIN, Préfète de Seine et Marne ;

VU le décret du Président de la République en date du 26 août 2010 portant nomination de Monsieur Serge GOUTEYRON, Sous-Préfet hors classe, secrétaire général de la préfecture de Seine et Marne ;

VU l'arrêté préfectoral n° 12/PCAD/84 du 30 juillet 2012 donnant délégation de signature à Monsieur Serge GOUTEYRON, secrétaire général de la préfecture et organisant sa suppléance, modifié par l'arrêté préfectoral n° 13/PCAD/107 du 28 octobre 2013 ;

VU la demande, déposée initialement le 28 janvier 2013 et complétée en dernier lieu le 30 juillet 2013, par laquelle la Société des Transports Pétroliers par Pipeline (TRAPIL) dont le siège social est situé 7/9 rue des Frères Morane - 75738 PARIS CEDEX 15, sollicite l'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures ;

VU les résultats de la consultation administrative en date du 08 juillet 2013 ;

VU l'avis en date du 3 octobre 2013 du Directeur Régional et Interdépartemental de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France en sa qualité d'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement ;

VU le rapport n° 13UT75-21697 du 4 octobre 2013 de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France déclarant le dossier complet et régulier ;

VU la décision n° E13000161/77 du 12 novembre 2013 de la Présidente du Tribunal Administratif de Melun désignant M. Alain LEGOUHY, formateur géomètre topographe, en retraite, en qualité de commissaire enquêteur, et Mme Marie-Françoise SEVRAIN, consultante en environnement, en qualité de suppléante, pour procéder à l'enquête publique relative à la demande susvisée ;

**CONSIDERANT** que le dossier présenté par la Société des Transports Pétroliers par Pipeline (TRAPIL) est complet et régulier et qu'il y a lieu de soumettre cette demande à enquête publique réalisée dans les conditions prévues par les articles R 123-1 à R 123-27 du code de l'environnement ;

**CONSIDERANT** qu'en application des dispositions de l'article R 555-6 du code de l'environnement, la Préfète de Seine-et-Marne est chargée de coordonner la procédure d'enquête publique ;

**SUR PROPOSITIONS** du Secrétaire Général de la Préfecture de Seine-et-Marne et du Secrétaire Général de la Préfecture du Val-d'Oise ;

## AR R E T E N T

### ARTICLE 1<sup>er</sup> : OBJET ET DATE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

La demande d'autorisation, présentée par la Société des Transports Pétroliers par Pipeline (TRAPIL) domiciliée 7/9 rue des Frères Morane - 75738 PARIS CEDEX 15, relative à la construction et à l'exploitation d'une canalisation de transport d'hydrocarbures est soumise à enquête publique.

Cette enquête se déroulera pendant 35 jours consécutifs du vendredi 27 décembre 2013 au jeudi 30 janvier 2014 inclus sur le territoire des Communes de Mauregard, le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory, Thieux et Compans (77), d'Epiais-les-Louvres et Chennevières-les-Louvres (95), conformément au II de l'article R 555-16 du Code de l'Environnement.

Le siège de l'enquête est fixé à la Mairie du MESNIL-AMELOT - 2 rue du Chapeau - 77990 Le MESNIL-AMELOT

### ARTICLE 2 : LIEUX DE MISE A DISPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier de la demande comprenant notamment l'étude d'impact et l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement ainsi qu'un registre d'enquête seront tenus à la disposition du public dans les mairies des communes suivantes aux jours et horaires d'ouverture des bureaux au public :

#### Département de Seine-et-Marne

Mauregard, le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory, Thieux et Compans

#### Département du Val d'Oise

Epiais-les-Louvres et Chennevières-les-Louvres

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consulter le dossier et consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur les registres à feuillets non mobiles côtés et paraphés par un des membres de la commission d'enquête.

### ARTICLE 3 : COMMISSAIRE ENQUETEUR

M Alain LEGOUHY, formateur géomètre topographe, en retraite, est désigné en qualité de commissaire enquêteur.

Mme Marie-Françoise SEVRAIN, consultante en environnement, est désignée en qualité de suppléante.

### ARTICLE 4 : PERMANENCES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Le commissaire enquêteur M. Alain LEGOUHY, se tiendra à la disposition du public pour recevoir les observations des intéressés aux lieux, dates et horaires suivants :

#### Département de Seine-et-Marne (77)

mairie de Compans	le vendredi 27 décembre 2013	de 09 h 00 à 12 h 00
mairie de Mitry-Mory	le vendredi 03 janvier 2014	de 14 h 00 à 17 h 00
mairie de Mauregard	le mercredi 22 janvier 2014	de 14 h 00 à 17 h 00
mairie de le Mesnil-Amelot	le jeudi 30 janvier 2014	de 15 h 00 à 18 h 00

#### Département du Val d'Oise (95)

mairie d'Epiais-les-Louvres	le jeudi 09 janvier 2014	de 15 h 00 à 18 h 00
-----------------------------	--------------------------	----------------------

Toute correspondance pourra également lui être adressée à la mairie du MESNIL-AMELOT 2 rue du Chapeau -77990 Le MESNIL-AMELOT (siège de l'enquête publique) pendant la durée de l'enquête et sera annexée au registre.

### ARTICLE 5 : PUBLICITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Un avis portant à la connaissance du public les modalités de déroulement de l'enquête sera publié par les soins de la Préfète de Seine-et-Marne et aux frais du demandeur **quinze jours au moins** avant l'ouverture de l'enquête publique, **soit au plus tard le mercredi 11 décembre 2013** et sera rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans les départements de Seine-et-Marne et du Val-d'Oise.

Le même avis sera publié par voie d'affiches par les soins des maires des communes mentionnées à l'article 2, **quinze jours au moins** avant l'ouverture de l'enquête publique, **soit au plus tard le mercredi 11 décembre 2013**. L'affichage aura lieu à la mairie et aux emplacements habituels d'affichage de manière à assurer une bonne information du public. Il sera maintenu pendant toute la durée de l'enquête.

L'accomplissement de cette formalité, sera certifié au terme de la durée de l'enquête, par chacun des maires des communes concernées et joint au registre d'enquête.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, le **responsable du projet** procédera, sauf impossibilité matérielle justifiée, à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, **quinze jours au moins** avant l'ouverture de l'enquête publique, **soit au plus tard le mercredi 11 décembre 2013** et pendant toute la durée de celle-ci.

Les affiches devront être visibles et lisibles de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques et être conformes aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté du 24 avril 2012 du ministre chargé de l'environnement.

L'avis d'enquête sera également publié sur :

- le site Internet des services de l'Etat en Seine et Marne (<http://www.seine-et-marne.gouv.fr> - rubrique "politiques publiques - Environnement et cadre de vie")
- le site Internet des services de l'État dans le Val-d'Oise (<http://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques>)

#### ARTICLE 6 :

Toute information relative au projet pourra être obtenue auprès de la Société TRAPIL, domiciliée 7/9 rue des Frères Morane - 75738 PARIS CEDEX 15 (Tél. : 01 55.76 80 00).

Conformément à l'article R 123-9 du code de l'environnement, toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête auprès de la Préfète de Seine-et-Marne et du Préfet du Val-d'Oise.

#### ARTICLE 7 :

A l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête sont transmis, sans délai, au commissaire enquêteur et sont clos par lui. Dès réception des registres et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet et lui communique les observations écrites et orales, qui sont consignées dans un procès-verbal de synthèse, en l'invitant à produire **dans un délai maximum de quinze jours ses observations éventuelles.**

Dans un délai de **quinze jours** à compter de la réponse du demandeur ou de l'expiration du délai imparti à ce dernier pour donner sa réponse, le commissaire enquêteur adresse à la Préfète de Seine-et-Marne, le dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné de l'ensemble des registres et pièces annexées, avec son rapport dans lequel il relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies ainsi que ses conclusions motivées qui doivent figurer dans un document séparé et préciser si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables à la demande d'autorisation.

Le commissaire enquêteur transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions à la Présidente du Tribunal Administratif de Melun.

#### ARTICLE 8 :

Dès réception, une copie du rapport et des conclusions est adressée par la Préfète de Seine-et-Marne au demandeur ainsi qu'au Préfet du Val-d'Oise.

Copie du rapport et des conclusions est alors adressée par le Préfet du Val d'Oise aux mairies des communes où s'est déroulée l'enquête publique pour y être tenue, sans délai, à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Toute personne pourra prendre connaissance en Préfectures de Seine-et-Marne et du Val-d'Oise, ainsi que sur le site Internet des Préfectures, du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

ARTICLE 8 :

En application de l'article R555-19 du code de l'environnement, il sera statué sur cette demande par un arrêté conjoint des Préfets concernés.

ARTICLE 10 :

Les Secrétaires Généraux des Préfectures de Seine-et-Marne, du Val-d'Oise, les Maires des communes listées à l'article 2, le commissaire-enquêteur, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont une copie leur sera adressée ainsi qu'à :


- la Société TRAPIL
- la Présidente du Tribunal Administratif de Melun - Bureau désignation commissaire enquêteur (E13000161/77)
- Les Maires des communes d'Epiais-les-Louvres et Chennevières-les-Louvres (95), Mauregard, le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory, Thieux et Compans (77).
- le Directeur Départemental des Territoires de Seine-et-Marne
- le Directeur Départemental des Territoires du Val d'Oise
- le Directeur régional et interdépartemental de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France – Pôle Canalisations et ESP

Melun, le 19 novembre 2013

La Préfète de Seine-et-Marne,  
Pour la Préfète et par délégation  
Le Secrétaire Général de la Préfecture

  
Serge GOUTTEYRON

Le Préfet du Val-d'Oise  
Pour le Préfet et par Délégation  
Le Secrétaire Général de la Préfecture

  
Jean-Noël CHAVANNE

## **2. DESIGNATION DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR du 13/11/2013**

DECISION DU

12/11/2013

N° E13000161 /77

REPUBLIQUE FRANCAISE

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MELUN

LA PRESIDENTE DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

### **Décision désignation et provision**

VU enregistrée le 07/11/13, la lettre par laquelle la préfète de Seine-et-Marne demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

*le projet d'autorisation déposée par la société TRAPIL, aux fins de construire et exploiter une canalisation de transport d'hydrocarbures, au titre d'une part, de la réglementation relative aux canalisations de transport de matières dangereuses, et, d'autre part, de la loi sur l'eau, impactant les communes d'Epiais-les-Louvres et de Chemevières-les-Louvres (95), ainsi que Mauregard, le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory, Thieux et Compins (77) ;*

VU le code de l'environnement ;

### **DECIDE**

**ARTICLE 1 :** Monsieur Alain LEGOUHY est désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

**ARTICLE 2 :** Madame Marie-Françoise SÉVRAIN est désignée en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

**ARTICLE 3 :** M. le président directeur général de la société TRAPIL versera dans le délai de 15 jours, à la Caisse des dépôts et consignations - Direction du bancaire réglementé, gestion du fonds d'indemnisation des commissaires enquêteurs, 15, quai Anatole France 75700 Paris 07 SP - compte n° 40031 00001 0000279168 T 64, une provision d'un montant de 1 000 euros.

**ARTICLE 4 :** Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

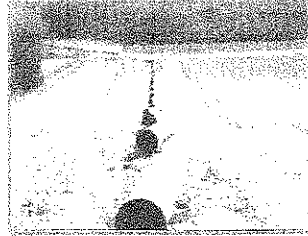
**ARTICLE 5 :** La présente décision sera notifiée à Madame la préfète de Seine-et-Marne, à Monsieur Alain LEGOUHY, à Madame Marie-Françoise SÉVRAIN, à M. le président directeur général de la société TRAPIL (société des Transports Pétroliers par Pipeline) et à la Caisse des dépôts et consignations.

Fait à Melun, le 12/11/2013

La présidente,  
  
F. SICHLER

Conformément à l'article R. 123-25 du code de l'environnement, cette décision est exécutoire dès son prononcé, et peut être recourue contre les personnes privées ou publiques par les voies du droit commun.

### **3. REMISE DU PV D'OBSERVATIONS le 6/02/2014 à la société TRAPIL**



ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE  
RELATIVE AU PROJET  
DE CANALISATION DE TRANSPORT  
D'HYDROCARBURES ENTRE  
EPIAIS-LES-LOUVRES (95) ET MITRY-MORY (77)  
AU PROFIT DE LA SOCIETE TRAPIL

PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS  
RECUEILLIES PENDANT L'ENQUETE  
Du vendredi 27 décembre 2013 au jeudi 30 janvier 2014 inclus

Je soussigné Alain LEGOUHY, désigné commissaire enquêteur titulaire par la décision de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Melun du 24 Août 2012 (N° 13000161/77), remet ce jour mon procès-verbal de synthèse des observations recueillies pendant l'enquête à :  
Madame Nathalie VILA de la Société TRAPIL.

Remis le présent procès-verbal des observations recueillies pendant l'enquête le :  
Jeudi 6 Février 2014 à 10h00  
Le Commissaire-Enquêteur,  
  
Alain LEGOUHY

Reçu le présent procès-verbal des observations recueillies pendant l'enquête le :  
Jeudi 6 Février 2014 à 10h00  
La Société TRAPIL,  
  
Nathalie VILA


Février 2014

Alain LEGOUHY


#### 4. Mail de la mairie d'Epiais-Les-Louvres en date du 06/02/2014


Voila Mail

Page 1 sur 1

 imprimer

**contenu du message**

de : "Isabelle RUSIN" <mairieepiais-leslouvres@wanadoo.fr>  
A :   
date : 06/02/14 09:46  
objet : enquete publique TRAPIL

 voir l'en-tête complet

Bonjour,

Sur les conseils de Monsieur Jean-Jacques BALAND, commissaire enquêteur pour notre PLU, qui a commencé vendredi 31 janvier 2014.

Pourriez vous inscrire cette question destiné au Maître d'ouvrage dans le registre de l'enquête publique.

" Avoir plus d'information sur le détail de l'implantation du Trapil le long de la future Francilienne, en particulier sa comptabilité à la réalisation des merlons anti bruit prévus pour protéger le bourg des nuisances sonores, ainsi que la pertinence d'un point de vue prévention des risques du tracé retenu (le long d'une voie autoroutière et d'une piste d'un aéroport).

Vous en remerciant par avance

Cordialement

Isabelle RUSIN, Maire