

PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE DE FRANCE

Direction régionale et interdépartementale  
de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

Paris, le 03 octobre 2013

Unité territoriale de Paris  
Pôle canalisations et équipements sous pression

Nos réf. : 13UT75-  
Hélios : 21473

**Avis de l'autorité environnementale relatif au projet de déviation sur une longueur d'environ 7,2 km de la canalisation 22" de la société TRAPIL sur la branche Vigny - Roissy (T72/T73) à Epiais les Louvres, Mauregard, Le Mesnil-Amelot, Compans, et Mitry-Mory.**

**Objet :** Canalisation de transport d'hydrocarbures – Demande d'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation d'hydrocarbures

**Demandeur :** Société TRAPIL

**Communes :** Epiais-les-Louvres, Mauregard, Le Mesnil-Amelot, Compans, et Mitry-Mory

**Référence :** Demande d'autorisation de construire et d'exploiter déposée le 28 janvier 2013 et complétée le 30 juillet 2013

Les travaux de réalisation et l'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. Une étude d'impact est fournie puisque la distance de la canalisation projetée (7,2 km) est supérieure à 5 km. Le projet est donc soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L. 122-1 et R 122-1 du code de l'environnement.

Cet avis prend en compte les remarques de l'ARS du Val d'Oise.

Le projet induira la création de servitudes de façon à garantir l'accessibilité des ouvrages pour les opérations de maintenance et de surveillance.

**I. Présentation du demandeur, de son projet et du contexte de la demande**

**I.1 Présentation du pétitionnaire**

La société TRAPIL est composée de près de 800 agents et exploite en France environ 4 700 km de canalisations de transport d'hydrocarbures, 160 installations de pompage et de livraison et plus de 850 000 m<sup>3</sup> de stockage. TRAPIL est propriétaire et exploitante du pipeline LHP (Le Havre - Paris) réalisé à partir de 1953. Ce réseau permet d'alimenter en carburant la région parisienne mais aussi la région centre et Basse-Normandie, depuis les raffineries et centres de stockage de Normandie. Il s'agit d'un réseau stratégique pour le maintien de l'alimentation en énergie de ces régions.

La société TRAPIL bénéficie d'une solide expérience dans la construction, la maintenance et l'exploitation de pipelines. A ce titre, la société TRAPIL exploite également deux autres réseaux conséquents : le pipeline Méditerranée/Rhône et les Oléoducs de Défense Commune (ODC) qui représentent plusieurs milliers de kilomètres.

## I.2 Principales caractéristiques du projet

Dans le cadre des travaux de bouclage de la Francilienne aux environs de l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle, la société TRAPIL est contrainte de dévier les ouvrages qu'elle exploite actuellement dans ce secteur. La déviation envisagée est localisée sur les communes d'Epiais-les-Louvres (95) ainsi que Mauregard, Le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory et Compans (77).

Le projet consiste en la construction d'une canalisation en acier d'environ 7,2 km de longueur avec un diamètre de 558,80 mm (22") et une pression maximale d'exploitation de 48 bar, dont 1,1 km sur le département du Val d'Oise et 6,1 km située sur le département de Seine-et-Marne.

La canalisation projetée sera enterrée à au moins 1,6 m de profondeur.

Il n'y a pas d'installations annexes (station de pompage, terminal de livraison) sur ce projet de déviation.

Pour la traversée des voies routières, la canalisation sera protégée par des gaines de béton armé d'un diamètre de 800 mm ou par la mise en place de dalles en béton armé.

La traversée de la ligne TGV n'est pas modifiée, les déviations en amont et en aval de ce passage se connecteront à ce tronçon existant.

## I.3 Contexte environnemental / humain et principaux enjeux

Le projet est localisé sur 5 communes Epiais-les-Louvres, Mauregard, Le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory et Compans à proximité de l'aéroport Charles de Gaulle et traverse de nombreux champs.

Le périmètre d'étude, à l'intérieur duquel l'étude environnementale a été menée, est suffisamment vaste pour appréhender l'ensemble des grandes contraintes environnementales du secteur. La zone d'étude est donc définie en fonction des impératifs environnementaux, techniques et économiques.

De nombreux réseaux, majoritairement souterrains, sont présents dans la zone d'étude. Les principaux concessionnaires sont ErDF, la Lyonnaise des eaux, et France Télécom.

L'emprise des travaux est située en dehors des zones d'habitations des villes précitées. Les enjeux environnementaux restent relativement limités et sont concentrés lors de la phase des travaux qui est susceptible d'engendrer des perturbations. Aucune zone de protection naturelle de type NATURA 2000 n'est affectée par le projet. Ce projet n'impactera pas les espèces présentes dans les ZNIEFF qu'il traverse.

Du fait de l'enfouissement de la canalisation, les effets sur l'environnement seront très limités en période d'exploitation. Il n'y a en effet pas d'émissions aqueuses ou atmosphériques en fonctionnement normal. Les effets sur l'environnement sont principalement liés à la période des travaux d'installation de la canalisation et la zone de travaux sera remise en état à la fin du chantier. Les effets de la canalisation pendant son exploitation sont pratiquement inexistantes. Néanmoins, les conséquences d'un accident peuvent être importantes où des risques de pollution et d'atteinte aux biens et personnes existent. La suite du rapport est orientée par rapport à ces enjeux.

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

D'une manière générale, le réseau de transport par canalisation constitue la solution la plus vertueuse d'un point de vue environnemental notamment en regard du transport routier. La canalisation en question permet d'alimenter en carburants d'aviation les stockages SMCA desservant la zone aéroportuaire de Roissy. Sa suppression n'est donc pas envisageable.

## II. Étude d'impact

L'étude d'impact reprend l'ensemble des chapitres exigés par le code de l'environnement et couvre l'ensemble des thèmes requis.

### II.1 État initial et identification des enjeux environnementaux du territoire

L'analyse de l'état initial s'effectue sous la forme d'un rapport dans lequel un inventaire et une description précis des différentes composantes de l'environnement constituant la zone d'étude sont réalisés.

Un recensement de l'état initial de la zone d'étude et des exigences associées a été opéré.

#### Captage d'eau et aquifère :

Les contraintes identifiées ont été cotées en fonction de la vulnérabilité des enjeux identifiés et de leurs impacts par rapport au projet. La canalisation prévue dans ce projet sera essentiellement dans les limons des plateaux, couche suffisamment épaisse et imperméable qui protège les nappes souterraines. Un point du tracé relève d'une sensibilité accrue à la pollution des nappes et des eaux au sud de la station d'épuration dans la région de Mesnil-Amelot compte tenu d'une faible couche imperméable au-dessus de la nappe et des eaux. Il est à noter qu'il n'y a pas de captages d'Alimentation en Eau Potable sur cette partie du projet. Toutes les communes citées sont alimentées en eau potable par des captages hors du périmètre des communes à l'exception de Mitry-Mory où la canalisation borde la limite nord de cette commune.

Les deux captages les plus proches du projet sont celui de Chennevières-lès-Louvres (captage à 1km du tracé prévu sans périmètre de protection) et celui de Mitry-Mory (situé à 2 km de la conduite ). Le tracé de la canalisation prévu est à 1,9 km du périmètre rapproché et 800 m du périmètre éloigné du captage de Mitry-Mory.

Il n'y a pas de cours d'eau traversé par ce projet.

#### Espèces naturelles :

Trois zones ZNIEFF sont présentes sur le périmètre de l'étude de ce chantier :

- Aéroport Charles de Gaulle (Zone 2)
- Zone humide de la Fosse (Zone 1)
- Zone humide de la Renardière au fond Fortin (Zone 1).

Le chantier ne sera pas situé sur les bassins de ces Zones humides (dont le bassin de la Renardière).

De plus, trois sites archéozoologiques et archéobotaniques sont concernés par ce projet :

- La Fossette
- Échelle Haute
- Ouest du Parc.

Un relevé a été réalisé le 29 juin 2013 par M.Lefevre (naturaliste, détenteur d'une licence de biologie et animateur nature à l'ADEV 77) pour relever les espèces présentes sur le site.

Il ressort de ce relevé que les terrains concernés par le projet sont pour l'essentiel à usage agricole ou lié à des infrastructures de transport. Les milieux naturels sont de petits espaces (haies, bosquets, talus,...) résiduels dont la faune et la flore sont banalisés.

Une seule espèce protégée a été localisée : deux pieds d'orchidée *Ophrys apifera* sur le Mesnil-Amelot. Le premier à environ 1 mètre de la route et le second en lisière d'arbres. Ces deux pieds sont en dehors de l'emprise des travaux. Aucune espèce menacée n'a été relevée sur l'emprise du chantier.

Les oiseaux suivants ont été vus, ou entendus, ou sont connus pour être présents dans le secteur des travaux de pose de la canalisation. Les plus remarquables sont :

- Linotte mélodieuse : classé en LC (préoccupation mineure) dans la liste rouge
- Moineau friquet, classé en LC (préoccupation mineure) dans la liste rouge
- Fauvette grisette, en déclin, mais non menacée en Ile-de-France
- Hypolaïs polyglotte, pas très commun mais présent dans la zone d'étude

## Zones Natura 2000

Les Zones Natura 2000 se composent des Zones de Protections Spéciales (ZPS) et des Zones Spéciales de Conservation (ZPC).

La Zone Spéciale de Conservation la plus proche du tracé est située à 9 km.

La Zone de Protection Spéciale (ZPS) la plus proche est le Parc départemental du Sausset localisé à Aulnay sous Bois et Villepinte qui est à 7 km au plus proche de la canalisation.

Les oiseaux de la Zone ZPS la plus proche ne sont pas présents sur la zone considérée, le chantier n'a donc pas d'impact sur ces espèces.

La Canalisation n'a pas d'impact sur les Zones Natura 2000.

## Milieu Humain

L'aéroport domine l'activité industrielle de la zone considérée par ce projet, la population dans les 300 mètres de part et d'autre de la canalisation est estimée à un peu moins de 20 500 personnes.

## Le Bruit

Compte tenu de la proximité avec l'aéroport, le projet de déviation de canalisation est dans la zone du Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport.

## Sites Préhistoriques et Historiques

Les communes traversées ainsi que les communes voisines au projet n'ont pas de Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysagé (ZPPAUP).

## Transport

Des axes de transport relativement importants sont présents et traversent la zone d'étude en plus de l'aéroport : des routes départementales ( RD212, RD401, RN1104...) ainsi qu'une ligne TGV.

## II.2 Analyse des principaux effets du projet sur l'environnement et justification du tracé retenu

La phase de travaux a bien été identifiée comme la phase pouvant générer le plus de nuisances et d'inconvénients. La période d'exploitation n'engendre pas, en fonctionnement normal, d'émissions chroniques ou ponctuelles. Les impacts permanents ou temporaires liés au chantier sont développés dans un premier temps de manière générique puis appliqués aux deux variantes de tracés retenues. Cette méthodologie permet d'apprécier les avantages et les inconvénients de chaque variante. Ainsi selon le dossier, les nuisances les plus notables compte tenu des différentes variantes sélectionnées sont :

- L'eau et le sol : l'utilisation et l'entretien d'engins de chantier peuvent entraîner des risques de pollution des eaux et du sol. L'épreuve hydraulique nécessitera un remplissage de la canalisation par environ 1600 m3 d'eau.
- Le milieu naturel : le projet n'induit aucun impact sur la flore et les espèces.
- Les activités humaines et les réseaux : Les travaux s'étaleront sur une bande de terrain de 18 mètres de largeur qui pourrait entraver la circulation temporairement. Le chantier sera susceptible d'occasionner des émissions de bruits, de poussières et de vibrations. Enfin, le projet peut engendrer des risques de détériorations des autres ouvrages (eau, électricité, télécom...) au moment de la pose et la mise en place de la future canalisation peut rendre plus dangereuses les interventions d'exploitation des réseaux. Le projet aura un impact sur l'urbanisme par la création de Servitudes d'Utilité Publiques relatives à la prévention des risques.
- Le paysage : le chantier constituera le principal impact visuel temporaire.

Ces différentes nuisances ont été intégrées à la définition du tracé optimal.

Le choix du tracé retenu prend en compte la Déclaration d'Utilité Publique du projet routier en se situant dans l'emprise de la future rocade A104. Ce tracé se place dans la plus grande distance possible dans des bandes de terrains où son impact sur l'environnement et sur le développement des communes sera le plus faible possible.

### II.3 Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts

Les principales mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts sont :

- L'eau et le sol : afin de limiter les risques de pollutions, l'entretien des engins et le remplissage des réservoirs se feront sur les aires aménagées à cet effet. L'eau utilisée pour le remplissage de la canalisation pour l'épreuve hydrostatique sera acheminée sur site ou prise dans un circuit de pompage sous réserve d'autorisation du propriétaire. L'évacuation se fera par citerne vers un centre de traitement approprié.
- Le milieu naturel : Les terres extraites pendant les travaux sont stockées dans des bennes avant leur évacuation vers une filière adaptée.
- Les activités humaines et les réseaux : un arrêté de circulation sera pris pour neutraliser les voies nécessaires pour les travaux et établir un plan de circulation. Les croisements des routes RD 401, RN 1104, l'Accès à Aéroport De Paris, et la RD 212 sur le Mesnil Amelot seront réalisés par fonçage pour ne pas couper la circulation de ces axes très denses. Les émissions de bruits, de poussières et de vibrations disparaîtront immédiatement dès la fin du chantier. Des mesures spécifiques seront prises afin de limiter les risques de détériorations des autres ouvrages (eau, électricité, télécom...) au moment de la pose de la future canalisation, (DT-DICT, consultation préalable des plans de pose des différents concessionnaires, respect des distances réglementaires entre les réseaux enterrés). Concernant l'urbanisme, la nouvelle canalisation sera localisée dans la DUP de la future route et dans les conventions déjà établies pour les points de raccordements.
- Le paysage : une fois les travaux effectués, le site sera remis dans son état initial.

Au vu des impacts réels ou potentiels identifiés, l'étude présente de manière détaillée les mesures pour supprimer ou réduire les incidences du projet. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement et les effets potentiels du projet notamment lors du chantier.

## III. Étude de dangers

La société TRAPIL a élaboré son étude de dangers sur la base du guide professionnel correspondant.

### III.1 Identification et caractérisation des potentiels de dangers et de leurs conséquences

Les sources de dangers sont identifiées et caractérisées. Ces sources de dangers s'appliquent à la canalisation et aux ouvrages associés et peuvent être classées en deux catégories (Les sources de dangers survenant lors de la phase de chantier et les sources de dangers survenant au moment de la mise en service et pendant l'exploitation de l'ouvrage). Ces sources de dangers entraînent des potentiels de dangers essentiellement identifiés lors de la phase de mise en service et d'exploitation de l'ouvrage. Les principaux potentiels de dangers lors de l'exploitation de canalisations de transport d'hydrocarbures sont liés à la présence de produits inflammables (carburants) et le mode de transport associé (pression élevée...).

Les phénomènes accidentels et dangereux ont été étudiés :

- La rupture de la canalisation d'hydrocarbures causée par le mouvement de terrain n'est étudiée que pour les zones de sismicité non nulle. Cependant, pour le dimensionnement des moyens de secours et pour le Plan de Sécurité et d'Intervention, les distances associées à ce scénario (rupture de la canalisation avec surpression, Flash fire, et Feu de nappe) ont été calculées. Il génère des effets létaux jusqu'à une distance de 320 m de la canalisation.
- La brèche moyenne causée par l'agression d'un engin de travaux tiers, suivie de l'inflammation du jet d'hydrocarbures répandus. Il génère des effets létaux jusqu'à une distance de 190 m de la canalisation. Ce phénomène dangereux est considéré comme le phénomène de référence.
- La petite brèche causée soit par l'agression d'un engin de travaux tiers, soit par des risques de corrosion ou de défauts de matériaux, suivie de l'inflammation du jet d'hydrocarbures répandus. Il génère des effets létaux jusqu'à une distance de 15 m de la canalisation.

### III.2 Réduction du risque

Des mesures de protection réglementaires obligatoires permettent de limiter fortement l'occurrence des trois scénarios exposés. En effet, la profondeur d'enfouissement de 1,6 mètres associée à la pose d'un grillage avertisseur permettent de diminuer sensiblement les risques liés aux travaux tiers qui représentent la première source d'incident pour ces installations.

### IV. Conclusion

Au vu de l'analyse menée par le pétitionnaire dans son dossier de demande d'autorisation de construire et d'exploiter (étude d'impact et étude de dangers), l'autorité environnementale considère que :

- l'examen des effets du projet sur l'environnement (étude d'impact et étude de sécurité),
- la justification du projet quant à la prise en compte des objectifs de protection de l'environnement,
- la définition des mesures de suppression et de réduction des incidences du projet sur l'environnement,

sont représentatifs du projet et en relation avec l'importance des risques engendrés par le projet.

Pour le Préfet de la Région d'Île-de-France,  
et par délégation,

Pour le Directeur Régional et Interdépartemental  
de l'Environnement et de l'Énergie empêché,

Le chef du service de la prévention des risques et  
des nuisances,



Pierre-Louis DUBOURDEAU