



Commission Risques

Instauration des Servitudes d'Utilité Publique (SUP) « Canalisations » dans le département des Yvelines

10 septembre 2015

Agora, Mantes-la-Jolie

Sous la présidence de Frédéric VISEUR

Sous-préfet de Mantes-la-Jolie

Compte-rendu

SOMMAIRE

Intervenants à la Commission Risques du 10 septembre 2015	4
Sous la présidence de Monsieur VISEUR	4
Introduction	6
Par Frédéric VISEUR, sous-préfet de Mantes-la-Jolie	6
Présentation du dispositif réglementaire	7
I. Canalisations de transport - Maîtrise de l'Urbanisation - Mise en place des SUP	7
Par Jean BOESCH, Chef du Bureau de la sécurité des équipements industriels à la Direction générale de la prévention des risques (DGPR)	7
1. La sécurité des canalisations de transport	7
2. Principes de la maîtrise de l'urbanisation	9
3. Maîtrise de l'urbanisation effectuée depuis 2006 - Porter à Connaissance (PAC)	10
4. Maîtrise de l'urbanisation effectuée depuis 2014 - Servitudes d'utilité publique (SUP)	11
5. Instructions des Analyses de Compatibilité des projets ERP-IGH dans la SUP 1	12
6. Liens avec la Réforme anti-endommagement	14
II. Instauration des SUP - Maîtrise de l'urbanisation à proximité des canalisations de transport - Données relatives au département des Yvelines	16
Par Thomas LEFEVRE, Chargé de mission, Pôle Canalisation, DRIEE UT 75	16
1. Cas spécifique du département des Yvelines	16
2. Distances SUP TRAPIL	16
3. Distances SUP gaz naturel (GTR Gaz)	16
4. Distances SUP TOTAL PLIF	16
5. Etat d'avancement des actions DRIEE dans le département des Yvelines	16
Témoignages et retours d'expérience	21
I. Maîtrise de l'urbanisation par GRTGaz en réponse aux sollicitations des aménageurs	21
Par Xavier BIOTTEAU, Référent sécurité industrielle à la Direction des Opérations (territoire Val de Seine) GRTGaz	21
1. Le réseau GRTGaz, focus Yvelines	21
2. Enjeux des SUP	21
3. Retour d'expérience	21
4. Phasage et délais	22
5. Nous contacter	22
II. Retour d'expérience du bureau d'études ALMA	26
Par Antoine BOURGOIS, Chef de projet au bureau d'études ALMA	26

1. Phase d'esquisse	26
2. Phase APS	26
3. Phase ADP/PRO	27
III. Service voirie - espaces publics - accessibilité	32
Par Claude WATTIER, Adjointe au Chef du Service Voirie de la Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines (CAMY)	32
1. Champs d'action	32
2. Les Graviers	32
3. Phase d'étude	32
4. Phase travaux	33
Conclusion	36
Par Henri KALTEMBACHER	36

Intervenants à la Commission Risques du 10 septembre 2015

Sous la présidence de Monsieur VISEUR

NOM	ENTITÉ
BIOTTEAU Xavier	GRTGAZ
BOESCH Jean	MEDDE
BOURGEOIS Antoine	ALMA
LEFEVRE Thomas	DRIEE IDF/pôle canalisations
RICHARD Stéphane	DGPR/MEDDE
WATTIER Claude	CAMY

Participants à la Commission Risques
Sous la présidence de Monsieur VISEUR

Nom	Fonction	Organisme
ANANELIVOUA Maximin	Chargé de suivi des servitudes	DDT 78
BARIZZA Annick	Responsable QSE	SARP Industrie
BEREAUX Isabelle	Adjoint administratif Service Urbanisme	Commune de Saint-Martin-la-Garenne
BIOTTEAU Xavier	Référent sécurité industrielle Direction des opérations Val de Seine	GTR GAZ
BOESCH Jean	Chef de bureau DGPR	MEDDE
BOURGEOIS Antoine	Chef de projet	ALMA
BRUNIAU Bertrand	Adjoint à la Directrice des Services Techniques, de l'Urbanisme et de l'Environnement	Commune d'Andrésy
CAYAUX Catherine	Service Urbanisme	Commune de Beynes
CHANTEPIE Jeannette	Maire adjoint	Mairie de Bréval
CHARTIER Michel	Trésorier	Yvelines Environnement
CHATELET Gilb	Expert consultant	GRTGAZ
CLERET Elodie	Responsable assainissement	Communauté de Communes des Coteaux du Vexin
COHIN Jean		UPBMH
COPPENS Luc	Responsable Service Urbanisme	Commune du Chesnay
CORBEAU Daniel	Maire	Communes de Flacourt
DAULLE Marie-Isabelle	Responsable du Service Urbanisme	Ville de Mantes-la-Jolie
DESTREE Célia	Directrice du Pôle Aménagement du Territoire	Mairie de Limay

DRENO Mathieu	Responsable SIG-GESO	TRAPIL
DUMONT Corinne	Membre du Conseil d'administration	Yvelines Environnement
DUVAL Marie-Françoise	Chargée d'études en planification	DDT 78 Planification de Magnanville
FAUVEAU Alain	Chef du Service Risques industriels	SDIS 78
GIUDICELLI Philippe	Adjoint en Charge de l'Urbanisme et du Patrimoine	Mairie de Bois-d'Arcy
GOSELIN Christophe	Directeur	AFINEGE
GUIBERT Béatrice	Adjointe au maire	Commune de Saint-Lambert-des-Bois
HARDY Michel	Maire adjoint chargé des Travaux de la voirie et des biens communaux	Commune de Guerville
HERVOIR Michel	Responsable du pipeline de l'Ile-de-France	TOTAL Gargenville
HUARD Laurence	Architecte	Commune de Viroflay
JULIEN Jean-Louis	Directeur Hygiène publique Environnement	Mairie de Mantes-la-Jolie
KALTEMBACHER Henri	Chef de l'Unité Territoriale des Yvelines	DRIEE IDR/UT 78
KARAA Alexandre	Adjoint au maire	Commune de Gargenville
KOKELKA Jean-Luc	Premier adjoint Président SIVOM	Mairie de Neauphlette SIVOM
De KOUROM		ASEE
LABADIE Olivier	Chef du groupement territorial Ouest	Sapeurs Pompiers des Yvelines
LAMBRECHT Pascal	Inspecteur de l'Environnement	DRIEE IDF/UT 78
LANSON Astrid	Responsable Urbanisme	Mairie de Bois-d'Arcy

LECRUBIER Daniel	1 ^{ère} adjoint au Maire	Mairie de Jouy-Mauvoisin
LEFEVRE Thomas	Chargé de mission Pôle canalisations	DRIEE IDF/UT 75
MARTIN Denis	Directeur des Services Techniques	Commune de Jouy-en-Josas
MASURIER Nadège	Agent en charge de l'urbanisme	Commune d'Issou
MOLINA Daniel	Maire adjoint Environnement DD	Commune de Chapet
MORTECLETTE Judith	Technicienne Environnement	RENAULT Flins
NIGON Thierry	Responsable Unité Planification DDT 78/SPACT	DDT 78
PARISSIER Pascal	DGS	Mairie de Bois-d'Arcy
PERRAULT Patrick	Adjoint au Maire en charge de l'Environnement, du Patrimoine, Bâtiments, Travaux et Urbanisme	Commune d'Issou ²
PROVOST Bruno	Chef d'Unité d'Exploitation	SOMEC
RAFALOVITCH Marion	Adjointe au Chef de l'Unité Territoriale des Yvelines	DRIEE IDF/UT 78
RAYNALDY Gilbert	Directeur Aménagement et Infrastructures Urbaines	Commune de Viroflay
REGNAUD Eric	Responsable de la Prévision au groupement Ouest	Sapeurs Pompiers des Yvelines
RENZO Marc	Officier affecté au Bureau Risques industriels - Groupement prévision	SDIS 78
RICHARD Stéphane	Chargé de mission Pôle canalisations	DGPR/MEDDE
RIGAUT Christine	Service Urbanisme	Commune de Beynes
ROCHE Christian	Responsable Maître des Risques	SIAAP
ROCHER Jérôme	Responsable d'exploitation	TOTAL Gargenville

RONCIN Monique	Présidente	Association Les Amis de Brueil-en-Vexin
ROULAND-NOUCHI Estelle	Directrice Générale des Services	Commune d'Issou
SMANIO Jean-Luc		CAMY
SUAREZ Hector	Délégué du Mantois	UFC Que Choisir Région Mantaise
TELLIER Martine	Responsable Environnement	Association Les Amis de Brueil-en-Vexin
TERSIER Chrystelle		Sous-préfecture de Mantes
TURLIN Marine	Service Urbanisme	Mairie de Bouaffle
VAUCHELLES Alain	1 ^{er} adjoint au Marie	Commune de Marcq
VINCENT Catherine	Responsable Service Urbanisme	Commune de Flins-sur-Seine
WALTREGNY Jean-Claude	Délégué aux espaces naturels	Commune de Vaux-sur-Seine
WATTIER Claude	Chargée de mission	CAMY
YACEF Dalila	Directrice des Services Techniques, de l'Urbanisme et de l'Environnement	Commune d'Andrézy

Introduction

Par Frédéric VISEUR, sous-préfet de Mantes-la-Jolie

Bonjour à tous. Je vais vous demander de vous asseoir pour ceux qui viennent d'arriver. Je vais déjà commencer par me présenter. Outre la casquette de Président de la Commission Risques du SPI Vallée de Seine, je suis sous-préfet de Mantes-la-Jolie et je viens d'arriver dans l'arrondissement il y a quelques jours. Je profite de cette occasion pour saluer les maires présents dans cette salle et qui, éventuellement, auraient la gentillesse de venir me voir pour que je puisse mettre un nom sur une commune et puis sur les responsabilités qui sont les leurs.

Je voulais vous dire qu'effectivement la dernière réunion de cette commission a eu lieu en novembre 2013. Aujourd'hui, l'ordre du jour est relativement succinct par rapport à celui qui, peut-être, vous a occupé il y a quelques mois puisque nous nous occuperons aujourd'hui des servitudes d'utilités publiques qui grèvent, dorénavant - depuis mardi dernier - les canalisations de transport de matières dangereuses. Je pense que votre présence, aujourd'hui nombreux ici, fait que je n'ai pas besoin de vous dire quelle est l'importance, pour la sécurité de nos concitoyens, des gestions de risques et, notamment, de tout le travail quotidien effectué par les services de l'Etat dans ce domaine.

Je voulais remercier également la présence du Ministère et notamment - on m'a dit de le dire - le papa de la réforme. Je voulais également insister sur le fait, avant même qu'une discussion s'ouvre sur les dispositions nouvelles qui ont été prises, qu'auparavant un dispositif existait : le Porter à Connaissance. La nouvelle servitude d'utilité publique qui grève désormais l'implantation de ces réseaux de matières dangereuses, *a priori*, ne change pas les modalités et les contraintes pesant sur les PLU notamment et sur les documents d'urbanisme. Nous sommes face à une réforme qui vise tout de même à renforcer l'information et la concertation autour de la présence de ces équipements mais qui, normalement dans nos communes ne devraient pas changer grand-chose, en tout cas pas immédiatement et pas de manière totalement indispensable pour la modification de vos documents d'urbanisme.

Je vais laisser les spécialistes vous expliquer bien évidemment le contenu de cette réforme. Il y a un deuxième point à l'ordre du jour : un retour d'expérience, justement, d'un certain nombre d'acteurs qui ont pu mettre en œuvre, ou en tout cas qui ont connu cette réforme de manière un peu plus pratique. Je pense que, de toute façon, à l'issue de ces présentations, il y aura un temps d'échange avec vous si jamais il restait des questions encore en suspens et qui viendraient à vouloir être purgées au cours de cette séance.

En tout cas, je vous remercie beaucoup de cette présence nombreuse. Comme vous, je vais découvrir un tout petit peu le sujet. Je me permettrais, éventuellement, de poser des questions si jamais ma compréhension n'est pas satisfaite. Je vous remercie. Monsieur le Responsable de l'Unité Territoriale vous voulez dire deux mots ?

KALTEMBACHER Henri - Bonjour à tous et à toutes. Juste deux mots pour dire que, encore une fois, le Ministère nous a fait le plaisir de venir nous éclairer de ces réformes. Elles sont toujours très éclairantes, mais encore plus quand elles sont bien explicitées. Je vais tout de suite laisser la parole à Jean Boesch qui est le chef du bureau Canalisations chez nous et ESP et qui connaît mieux que quiconque cette réforme.

Présentation du dispositif réglementaire

I. Canalisations de transport - Maîtrise de l'Urbanisation - Mise en place des SUP

Par Jean BOESCH, Chef du Bureau de la sécurité des équipements industriels à la Direction générale de la prévention des risques (DGPR)

Bonjour à toutes et bonjour à tous. Je suis Jean Boesch du Ministère de l'Ecologie et je vais, en duo avec mon collègue de la DRIEE, Thomas Lefèvre, vous faire la présentation de ces nouvelles servitudes sur les canalisations de transport. Comme l'a très bien dit Monsieur le sous-préfet tout à l'heure - son résumé était parfait, je ne sais pas comment vous l'avez préparé mais en tout cas vous avez dit l'essentiel - ces servitudes sont nouvelles. Elles viennent dans le prolongement d'un dispositif qui existait et qui édictait exactement les mêmes contraintes mais sous une forme moins contraignante, moins précise et moins directement applicable.

Je vais vous faire la présentation du dispositif avec un éclairage national et juste après moi, Thomas Lefèvre de la DRIEE, précisera le contexte local dans lequel les choses se feront notamment dans ce département des Yvelines.

Une présentation qui, j'espère, ne sera pas trop longue mais dans laquelle je pense qu'il est utile de vous montrer :

- le contexte : qu'est-ce que sont que les canalisations de transports ? A quoi cela sert ? Où sont-elles implantées ?
- les grands principes de l'urbanisation et vous verrez là que la maîtrise de l'urbanisation ce n'est pas aujourd'hui que nous la commençons mais cela fait un bon moment déjà - plus d'une dizaine d'années - que ces principes ont été mis en application partout sur le territoire, notamment dans le département des Yvelines ;
- et ensuite nous vous montrerons comment fonctionnait jusqu'ici le Porter à Connaissance. C'était la façon de traiter la maîtrise de l'urbanisation auprès des canalisations de transport existantes. Comment allons-nous traiter cette maîtrise de l'urbanisation à l'avenir par le biais de véritables servitudes d'utilité publique ?
- quelques mots ensuite, pour être concret et pragmatique, sur la façon dont un aménageur, qui a un projet de construction d'un établissement recevant du public, ou d'un immeuble de grande hauteur, ou d'une modification d'un ERP ou d'un IGH existant sera soumis à des contraintes administratives et techniques pour pouvoir s'installer, s'il le peut, près d'une canalisation existante ;
- je me permettrais, pour conclure, avant de passer la parole à mon collègue, de vous dire quelques mots sur la Réforme anti-endommagement que vous connaissez sans doute mieux sous le nom de Réforme DT-DICT. C'est la fameuse réforme, depuis 2012, qui traite du sujet important de la sécurité des travaux sur la voie publique à proximité des réseaux existants, source malheureusement de dommages, de risques et d'accidents.

Il y a un lien avec ce dont nous allons vous parler cet après-midi et il est bien que vous voyez le lien entre les deux sujets.

1. La sécurité des canalisations de transport

a. 51 000 kilomètres de canalisation

D'abord quelques mots pour présenter les canalisations de transport. Souvent, nous ne les connaissons pas parce qu'elles sont cachées. La plupart sont enterrées. Mais il y en a quand même 50 000 kilomètres sur l'ensemble du territoire français. Ce n'est pas rien. Ces canalisations sont soit du gaz naturel - c'est l'essentiel

- pour les 2/3 ; mais il y a aussi des produits pétroliers et aussi des produits chimiques : 10 000 kilomètres de produits pétroliers et 4 000 kilomètres de produits chimiques.

Elles sont enterrées sur l'essentiel de leur parcours. C'est pour cela que, en général, nous ne les connaissons pas, sauf au travers des petites balises que vous voyez à la campagne quand vous circulez en voiture ou en train : les balises jaunes pour les canalisations de gaz, les balises rouges ou blanches pour celles d'hydrocarbures ou de produits chimiques.

C'est un moyen de transport des matières dangereuses qui est réputé très sûr, très efficace, très propre pour l'environnement. D'ailleurs, l'accidentologie, sur ce type d'installations, est bien moindre que sur les alternatives possibles, par exemple le transport par camions, ou par voie ferrée, ou par voie fluviale. Un seul exemple, le ratio du nombre d'accidents sur des canalisations de transport est 20 à 30 fois moindre que sur des camions qui circulent sur la route. Quand nous devons privilégier un moyen de transport des matières dangereuses, sans doute que les canalisations sont les meilleurs moyens pour la protection de l'environnement et pour la sécurité des riverains.

D'ailleurs le nombre de fuites sur ces canalisations est très faible. Je pense que vous entendez, très régulièrement, parler des fuites sur les réseaux d'eau. Ce n'est pas du tout la même chose. Les réseaux d'eau fuient à 30 à 40 %, voire plus. Les réseaux de transport de matières dangereuses, heureusement, fuient très rarement et le moins possible : nous recensons une quinzaine, une vingtaine de fuites par an et encore, sur ces fuites, presque la moitié sont sur des canalisations très spéciales d'eau salée qui est un peu problématique pour ce type d'installations.

b. Tous les réseaux

Juste une petite carte de France qui permet de voir, en bleu, le réseau de transport de gaz. Vous voyez quand même que, tout le territoire est bien drainé par ces canalisations de transport de gaz naturel. C'est de loin le réseau le plus important. Vous avez ensuite les hydrocarbures qui sont plus localisés dans le nord, le centre et l'est de la France, avec - vous le voyez - deux couleurs différentes parce qu'il y a des canalisations civiles, des canalisations militaires. Les civiles doivent être les rouges et les militaires sont en fuchsia sur cette carte. Derrière catégorie que nous voyons à peine parce qu'il y en a beaucoup moins, ce sont les produits chimiques : elle sont très concentrées dans la région Haute-Normandie et dans l'est et le sud-est de la France.

c. Quelques accidents

Jusqu'ici, un discours plutôt rassurant sur ces installations. Néanmoins, si le nombre de fuites sur les canalisations est très faible, le potentiel de gravité - il faut le reconnaître - est lui très important. Nous pouvons avoir des accidents d'une forte gravité et nous le voyons ici, au travers de quelques exemples qui se sont produits en France. Les accidents les plus graves sont assez anciens :

- à Tremblay, en Région Ile-de-France, en 1985 où il y a eu trois morts dans une rupture de canalisation de gaz accrochée par une pelle mécanique ;
- à Rosteig, en Alsace, en 1989 où il y a eu également trois décès, là aussi suite à un accrochage de canalisation de transport par une entreprise de travaux ;
- plus récemment, des accidents ayant eu des conséquences non graves au point de vue humain, parce qu'il n'y a pas eu de blessés ni de décès, mais en revanche des pollutions importantes : l'accident dont vous avez très probablement entendu parler parce qu'il a été très médiatisé, celui de La Crau en 2009 avec la rupture d'un oléoduc transportant du pétrole brut depuis Marseille jusqu'aux raffineries desservies par cet oléoduc. Là nous avons eu une pollution importante de 5 000 mètres cubes, en plus dans une zone naturelle protégée Natura 2000 et avec d'autres classements. De vrais soucis en terme environnemental :
- plus récemment, en Haute-Normandie à Saint Vigor d'Ymonville, près du Havre et de l'estuaire de la Seine, nous avons eu aussi une rupture d'une canalisation avec un rejet moins important mais de

500 mètres cubes tout de même. Il n'a pas atteint l'estuaire de la Seine mais aurait pu le faire dans d'autres circonstances.

Vous voyez que, si les accidents sont rares, ils peuvent avoir des conséquences élevées. Il faut, évidemment, s'en préoccuper. L'illustration en images avec trois accidents : celui de La Crau évoqué dans le transparent précédent ; à gauche c'est l'accident le plus grave que nous ayons connu en Europe ces dernières années, en 2004, à Ghislenghien (Belgique) où il y a eu l'accrochage d'un gazoduc avec 24 morts et 150 blessés. C'est vraiment en Europe l'accident le plus grave qui s'est produit encore une fois, comme les accidents les plus graves qui se sont produits en France, à la suite d'un accrochage lors de travaux à proximité de ces réseaux. L'accident à droite, je n'en ai pas encore parlé. Il s'est passé en Lorraine et est assez récent aussi, à l'intérieur d'une centrale électrique fonctionnant au gaz. Une entreprise qui travaillait s'est embourbée, s'est accrochée à un réseau et il y a eu un mort, le conducteur du bulldozer qui est intervenu.

d. Exigences de sécurité élevées

Evidemment, nous faisons tout ce que nous pouvons, les uns et les autres, l'Administration (le pouvoir réglementaire), les industriels qui exploitent ces canalisations pour qu'elles présentent le moins de risques possibles, que ce soit au niveau des règles de conception, de construction ; au niveau de la maintenance de ces installations. Ce sont des canalisations qui ont une durée de vie très élevée. Il faut savoir qu'aujourd'hui, en France, la moyenne d'âge de nos pipelines et gazoducs est de 40 ans. Elle est même de 50 ans pour les canalisations d'hydrocarbures. Nous avons donc un âge moyen de canalisations élevé et il est tout à fait important de vérifier en permanence, que ces canalisations conservent bien leurs caractéristiques d'origine pendant toute leur durée de vie. Tout cela est géré au travers de programmes de surveillance et de maintenance. Evidemment, il existe des règles également sur l'intervention en cas d'accident. De même que vous connaissez sans doute les POI et les PPI pour les installations classées et bien, pour les canalisations il existe un système d'organisation, chez le transporteur lui-même qui exploite la canalisation et du côté des pouvoirs publics, pour faire en sorte que, si un accident se produit, l'intervention soit organisée dans les meilleures conditions possibles. Cela ne s'appelle pas le PPI et le POI mais cela s'appelle le PSI pour les canalisations de transport. Le PSI, c'est l'outil d'organisation de l'industriel. Du côté des pouvoirs publics c'est le Plan ORSEC Transport des matières dangereuses qui gère la protection des populations si jamais un accident se produit.

Vraiment, tout ce qui peut être fait du côté des industriels, l'Administration impose que cela soit fait. Mais, même avec toutes ces précautions, le risque n'est pas nul et nous pouvons avoir encore des fuites, voire des ruptures sur nos canalisations. Même si elles sont rares, l'occurrence peut arriver. Il faut s'en prémunir pas seulement par des mesures de réduction du risque à la source - c'est la règle la plus habituelle pour gérer le risque - mais aussi en faisant en sorte que, en matière de maîtrise de l'urbanisation, nous ne construisions pas près des canalisations existantes, des constructions, des immeubles où sont reçus un grand nombre de personnes. C'est le principe retenu pour les canalisations de transports.

2. Principes de la maîtrise de l'urbanisation

Les principes de la maîtrise de l'urbanisation ont été appliqués depuis le début des années 2000, au départ par le biais de la loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain). Cela a été le déclencheur qui a permis de faire ce que nous appelons des Porter à Connaissance : viennent ensuite les servitudes d'utilité publique. Quels sont les principes.

a. Les contraintes du transporteur

Premier principe fort un peu évident, chaque fois que nous le pouvons, nous réduisons le risque à la source c'est-à-dire par des contraintes imposées aux transporteurs pour que la sécurité de leur ouvrage soit la meilleure possible. D'ailleurs, cela a des effets très positifs puisque le taux de fuite sur les canalisations de transport, bien qu'elles aient 40 ans d'âge en moyenne aujourd'hui, est bien moindre que dans les années antérieures où ces canalisations étaient plus jeunes. Cela prouve que ce dispositif a son efficacité.

Les transporteurs renforcent eux-mêmes la sécurité de leurs canalisations et ils le font de la manière la plus pertinente possible. Comme nous avons 50 000 kilomètres de canalisations, il est difficile d'avoir la même attention sur la totalité du kilométrage. Donc, il y a une concentration de l'attention sur ce que nous appelons les points singuliers : les zones de forte urbanisation, les zones de forte sensibilité soit dans l'environnement

de la canalisation, soit de manière intrinsèque parce que nous avons une canalisation très ancienne par exemple et qui est susceptible de dégradation particulière. Aussi bien du côté de l'extérieur de la canalisation, que du côté de l'examen interne de la canalisation, nous avons un travail permanent d'investigation pour faire en sorte que le niveau de sécurité reste le meilleur possible. Ce sont les contraintes du côté du transporteur exploitant les canalisations.

b. Les contraintes pour l'extérieur

Il y a malgré tout, en termes de maîtrise de l'urbanisation, des contraintes résiduelles incompressibles pour l'extérieur, ceux qui auraient des projets de construction près des canalisations existantes. Nous les avons limitées, pour les canalisations de transport, uniquement aux zones construites où nous accueillerions un grand nombre de personnes. Compte tenu de la très faible probabilité résiduelle d'accident, l'approche dite probabiliste qui prévaut maintenant en France, comme dans la plupart des pays européens et même à l'international, nous appliquons ces contraintes uniquement pour les constructions recevant un grand nombre de personnes, c'est-à-dire les établissements recevant du public de plus de 100 personnes, ou les immeubles de grande hauteur. Les contraintes sont strictement limitées à cela.

Ce qui veut dire que, pour les autres types de construction, il n'y a pas de contraintes d'urbanisme *a priori*, sauf si le maire souhaite en surajouter, mais c'est son initiative. Venant de l'initiative de l'Etat, les seules contraintes concernent les ERP et les IGH et, chaque fois qu'un problème de sécurité peut se poser en-dehors des zones où il y a des ERP et des IGH, c'est à la charge du transporteur de le prendre en compte. Je prends un exemple concret. Si un lotissement, avec un assez grand nombre d'habitants, se construit près d'une canalisation de transport, il n'y a pas de contraintes d'urbanisme. En revanche, le transporteur, dans son étude de danger et dans la mise à jour de cette étude de danger qu'il fait tous les cinq ans, va examiner la situation et voir s'il y a lieu de faire des opérations de renforcement de la sécurité de cette canalisation. Ce sera sa responsabilité et sa charge.

3. Maîtrise de l'urbanisation effectuée depuis 2006 - Porter à Connaissance (PAC)

Qu'avons-nous fait avant ce qui est nouveau aujourd'hui, les servitudes d'utilité publique ? Depuis 2000 et surtout depuis 2006, avec l'arrêté qui s'appelle « l'arrêté multifluide » et une circulaire associée de la même date (4 août 2006), il y a eu un encadrement très clair des modalités selon lesquelles les préfets informent les maires des risques technologiques présents sur leur commune et de la façon de prendre en compte ces risques technologiques dans la gestion de leur plan d'urbanisme, et dans la gestion des certificats d'urbanisme, c'est-à-dire le traitement des dossiers de permis de construire. Cela a été fait de manière systématique par le biais des préfets qui ont été appuyés pour cela par les DRIRE, à l'époque, et les DDE, à l'époque également. Maintenant ont pris le relais la DRIEE, les DREAL et les DDT. Ce sont les mêmes services qui sont intervenus sur le plan du Porter à Connaissance.

Il y a 11 000 communes en France concernées par une implantation de canalisations de transport, ou touchées par les zones de risques des canalisations de transport. Sur ces 11 000 communes, les préfets ont fait un Porter à Connaissance. Ce dernier prévoyait ce que je viens d'expliquer tout à l'heure : pas de contraintes pour tout ce qui est autre que ERP, IGH et des contraintes uniquement pour les ERP et les IGH consistant soit à ne pas construire quand on est vraiment très près de la canalisation, dans les zones à hauts risques, soit à pouvoir construire quand on est un peu plus loin mais encore dans les zones de danger et en prenant alors des précautions particulières, notamment en renforçant la sécurité des canalisations de transport existantes.

Cela a été fait de manière systématique. Aujourd'hui - je le sais parce que nous avons tracé toute cette information - les DRIEE ou les DREAL et le préfet ont systématiquement fait des Porter à Connaissance à toutes les communes. En revanche, nous n'avons pas pu nous assurer que tous les maires qui ont reçu ces Porter à Connaissance, les ont bien pris en compte dans leur POS à l'époque, ou dans leur PLU maintenant, voire dans les cartes communales. Et nous savons que cela n'a pas toujours été fait.

Malgré tout, même lorsque cela n'a pas toujours été pris en compte dans les PLU, ou dans leurs annexes, chaque fois qu'un permis de construire d'ERP ou IGH est à instruire, le préfet en est informé de toute manière. Il sollicite alors l'avis de la DREAL ou de la DRIEE. C'est une occasion, même si le PLU n'a pas pris en compte

cette contrainte, de rappeler la règle pour qu'au moins, lors de l'instruction du permis de construire, ce soit rattrapé et pris en compte.

Nous pouvons dire que, globalement, les contraintes que je vais vous présenter de manière plus précise tout à l'heure, existent d'une manière ou d'une autre et elles ont été prises en compte par les mairies concernées. Vous voyez en bas, mais c'est un peu austère - je ne vais pas rentrer dans le détail - les supports législatifs et réglementaires qui ont été utilisés pour faire des Porter à Connaissance et qui se trouvent essentiellement dans le Code de l'Urbanisme.

4. Maîtrise de l'urbanisation effectuée depuis 2014 - Servitudes d'utilité publique (SUP)

a. Modalités de mise en place des servitudes d'utilité publique

Nous en arrivons à l'exercice d'aujourd'hui, celui de la mise en place des servitudes d'utilité publique. Elles vont porter exactement sur la même nature de contraintes. Nous ne mettons des contraintes que s'il s'agit d'établissement recevant du public, de plus de 100 personnes, et d'immeubles de grande hauteur, ou de leurs extensions. Ces servitudes d'utilité publique sont prises par le biais d'arrêtés préfectoraux qui peuvent être pris soit à l'échelle du département, soit à l'échelle de chaque commune. La petite expérience que nous avons sur le sujet montre que, même si cela a l'air plus compliqué, il vaut mieux des arrêtés par commune. Très probablement, je pense qu'en Ile-de-France - mon collègue le répètera - des arrêtés préfectoraux portant sur chaque commune seront pris.

De quelle manière ces arrêtés sont pris ? Par le biais d'une phase préalable, non encadrée réglementairement et consistant en une information préalable des maires - c'est l'objet de la réunion d'aujourd'hui - qui souhaitent savoir ce qui va arriver. Ensuite il y a une présentation des projets d'arrêtés préfectoraux des servitudes, dans les CODERST pour chaque département concerné. C'est quelque chose qui va se faire, ou qui est en train de se faire : mon collègue pourra le dire tout à l'heure plus précisément pour l'Ile-de-France.

Une fois que ces arrêtés seront pris, les maires ont l'obligation d'annexer directement ces arrêtés et les cartes associées à leur PLU. C'est une obligation. S'ils ne le font pas, les textes prévoient, dans un certain délai (trois mois) que d'office le préfet fait lui-même l'annexion au PLU de ces dispositions que le maire aurait omis de prendre en compte. J'espère que les choses se feront, en général, de la manière la plus naturelle possible.

Encore une fois, les contraintes sont les mêmes que celles appliquées depuis 10 ans environ, par le biais des Porter à Connaissance. Elles ne portent que sur les ERP et les IGH.

Les références législatives et réglementaires ne sont pas les mêmes. Je ne rentre pas dans le détail non plus mais vous avez des articles dans le Code de l'Environnement qui encadrent le sujet et dans le Code de l'Urbanisme.

b. La nature de ces servitudes

Il y en aura trois qui vont se dérouler tout le long du parcours des 50 000 kilomètres de canalisations implantées en France. Il existe trois niveaux de servitude :

- la servitude la plus large, la servitude n°1. La SUP 1, comme vous le voyez là, peut avoir une largeur très importante pour les plus gros gazoducs : cela fait 720 mètres de part et d'autre de la canalisation. Je vous rassure tout de suite quand même, 720 mètres de part et d'autre n'entraînent pas une interdiction complète de toute construction ERP ou IGH dans cette zone. Mais cela entraîne - ce que nous verrons tout à l'heure - une obligation de réalisation d'une Analyse de Compatibilité qui peut permettre la construction des ERP, IGH mais sous condition, en général, de renforcement de la sécurité de la canalisation. C'est la zone la plus large ;
- vous avez deux zones plus étroites qui sont souvent confondues : la SUP 2 et la SUP 3. Vous voyez que les largeurs sont beaucoup plus modestes. C'est, au maximum, 15 mètres de part et d'autre de la canalisation. Là, nous sommes dans un contexte plus contraignant puisque, dans ces zones plus réduites où il est possible de subir les conséquences, non pas d'une rupture de la canalisation comme nous pouvons la voir dans la SUP 1, mais d'une simple fuite sur la canalisation, les contraintes sont

plus fortes. Nous prévoyons, par les textes, une interdiction complète de construction de nouveaux ERP, ou IGH. C'est la contrainte la plus forte.

Pour vraiment être clair, dans les deux zones les plus étroites (maximum 15 mètres) nous pouvons avoir interdiction. Dans la zone plus large qui peut être plus étendue, nous pouvons avoir une autorisation de construction sous condition. La condition étant la réalisation d'une Analyse de Compatibilité qui doit conclure sur un résultat favorable validé par le transporteur.

En image, c'est la même chose que ce que je viens de vous dire. Si vous avez ici le tracé de la canalisation, vous avez le dessin là de ces zones, que nous retrouverons dans les annexes des PLU, où il y a des contraintes : contraintes très fortes, interdiction dans la SUP 1 et dans la SUP 2 qui sont étroites, 15 mètres maximum ; ici soumission à Analyse de Compatibilité par l'aménageur et dans un contexte très encadré. Ceci est géré par le biais de la demande de permis de construire. Autrement dit, un porteur de projet qui veut construire un ERP ou un IGH doit, bien entendu, déposer une demande de permis de construire et doit associer, à sa demande de permis de construire, une Analyse de Compatibilité de la proximité de son ERP par rapport à la canalisation existante. Ce dessin doit être considéré comme la moitié. Vous avez, en miroir, la même chose de l'autre côté de la canalisation. Quand nous disons que cela peut atteindre ici 15 mètres, en réalité vous avez une bande de 30 mètres centrée sur la canalisation sur laquelle il existe cette contrainte d'interdiction ou dans la zone plus large d'Analyse de Compatibilité.

c. Documents annexés à l'arrêt de servitude

Des exemples de ce que vous recevrez bientôt par le biais soit des consultations au CODERST pour ceux qui y sont représentés, soit lorsqu'on vous soumettra le projet d'arrêt de servitudes. A cet arrêt de servitudes, sera annexée une cartographie. Vous y verrez des bandes qui sont les bandes de servitudes. Mais, ne sera représentée, dans ce que vous recevrez, que la servitude la plus large : la SUP 1. Il sera très difficile, à l'échelle utilisée pour l'envoi des plans - qui est, en général, de 1/25 000^{ème} - de représenter les bandes les plus étroites. Le parti a été pris de ne montrer que la servitude la plus large. Cela veut dire que si un aménageur a un projet touchant la zone en jaune - jaune parce que c'est du gaz - ou rouge - parce que ce sont des hydrocarbures - il doit y avoir, associée à la demande de permis de construire, une Analyse de Compatibilité.

Le corps de l'arrêt - je vous ai montré l'annexe cartographique de l'arrêt - comme nous ne représentons en cartographie que la SUP 1, sera beaucoup plus explicite. Il donnera bien les largeurs des trois servitudes SUP 1, SUP 2, SUP 3. Vous les voyez ici sur l'exemple qui est d'ailleurs dans les Yvelines, dans la commune d'Elancourt. Nous y voyons que les largeurs des bandes ne sont pas, heureusement, les 700 mètres dont nous parlions tout à l'heure puisque la canalisation ne fait que 600 mm de diamètre : elle n'entraîne une distance d'effets que de 145 mètres. Ce qui est déjà pas mal.

J'ai pris un autre exemple pour que vous voyiez bien que nous pouvons ne pas avoir, dans une commune, d'implantation de canalisations, mais être concerné par une zone de danger d'une canalisation implantée sur la commune voisine. Là, c'est un exemple concret. Boinville-en-Mantois n'est pas traversé par une canalisation mais il se trouve que, en bordure de la commune, il existe une canalisation dont les bandes d'effet touchent la commune. Elle sera concernée aussi par un arrêt de servitudes cela va de soi. D'ailleurs, elle est doublement touchée puisqu'arrive une canalisation de gaz et une autre d'hydrocarbures.

5. Instructions des Analyses de Compatibilité des projets ERP-IGH dans la SUP 1

Ce système d'Analyses de Compatibilité ne s'appelait pas comme cela dans le cadre des Porter à Connaissance mais il existait aussi de manière informelle, avec les mêmes conditions exactement.

Si un porteur de projet d'ERP ou d'IGH, ou d'extension d'un ERP ou IGH existant, est confronté au fait que l'emprise de son projet touche ces fameuses bandes jaunes ou rouges que nous avons vues sur la cartographie tout à l'heure, dès lors que son projet touche cette zone, il doit passer par l'Analyse de Compatibilité. Cette

dernière obéit à un processus un peu compliqué mais il n'existait pas d'autre solution pour le mettre en place. Ce processus est le suivant.

a. Processus

L'aménageur constate, par le biais du PLU, que son projet touche une zone de danger. A ce moment-là, il utilise un formulaire CERFA - que nous trouvons partout sur le site service-public - qui permet de demander, à l'exploitant de la canalisation, des informations utiles pour faire l'Analyse de Compatibilité. C'est comme cela que cela se passe. L'aménageur a son projet. Il constate qu'il touche une zone de danger. Il remplit un formulaire CERFA pour bien expliquer où se trouve l'emprise de son projet. Il l'envoie au transporteur.

Le transporteur qui reçoit cela fournit, le plus rapidement possible, les extraits de son étude de danger qui permettront, le plus automatiquement possible, de rédiger l'Analyse de Compatibilité. Le transporteur envoie ces éléments.

Et, avec ces éléments envoyés par le transporteur, l'aménageur n'a plus qu'à appliquer l'annexe 5 de l'arrêté « multifluide » du 5 mars 2014 pour remplir les bonnes cases et savoir si son projet sera compatible ou non. Mais le législateur - le Conseil d'Etat nous l'a imposé - a voulu que l'Analyse de Compatibilité soit faite par le porteur de projet lui-même. Nous pourrions penser qu'il aurait été plus logique que ce soit le transporteur qui la fasse, mais non c'est celui qui a le projet de construction près de la canalisation qui doit faire l'Analyse de Compatibilité, même si nous lui facilitons beaucoup la tâche en lui donnant les éléments nécessaires pour faire cette Analyse de Compatibilité.

L'aménageur fait son Analyse de Compatibilité. Il l'envoie au transporteur qui doit la valider. Si le transporteur ne la valide pas, c'est que selon les critères de la réglementation, les dangers restent trop importants pour que ce projet soit rendu acceptable. A ce moment-là, soit l'aménageur est d'accord avec la position du transporteur, soit il n'est pas d'accord - là aussi le Conseil d'Etat nous a demandé de prévoir cette clause. Si l'aménageur n'est pas d'accord avec la position négative d'un transporteur sur la possibilité de construire près de sa canalisation, il existe un arbitrage par le préfet. Le processus est bien déterminé.

Pour finir, si tout se passe bien c'est-à-dire s'il y a une Analyse de Compatibilité, si elle aboutit à un avis favorable, cela veut dire que nous pourrions construire l'ERP ou l'IGH, ou l'agrandir mais en respectant les conditions prévues par l'Analyse de Compatibilité. La dernière étape importante consiste à ce que le maire, avant d'autoriser l'ouverture de l'ERP ou l'ouverture de l'IGH, vérifie que les conditions de renforcement de la sécurité ont bien été mises en place. Dans le processus c'est dit de manière claire dans le Code de l'Environnement : dès lors qu'il y a l'obligation de renforcer la sécurité de la canalisation, l'aménageur qui a renforcé la sécurité auprès de la canalisation doit le prouver clairement par le biais d'un autre formulaire CERFA qui doit être adressé au maire pour qu'il donne le feu vert d'ouverture au public de l'ERP ou de l'IGH. Voilà le processus.

b. Rôle des maires en résumé

Si je fais un résumé, vu du côté des collectivités - parce que j'ai vu que, dans l'assistance, ce sont surtout des collectivités, maires ou communautés de commune - sur ce qu'elles ont à savoir sur cette opération. D'abord, il faut bien se souvenir qu'il y a eu les PAC et que nous sommes dans la parfaite continuité des Porter à Connaissance. Autrement dit, si aujourd'hui, vous avez déjà à instruire des projets d'ERP-IGH dans ces zones-là, il faut continuer bien entendu de les traiter par le biais du Porter à Connaissance jusqu'à ce que les servitudes soient mises en place. Cela va de soi.

Ensuite, dès que les SUP seront mises en place, il vous faudra les annexer le plus rapidement possible à votre PLU, ou à la carte communale s'il n'y a pas de PLU sur votre commune. Je ne suis pas sûr qu'il en existe beaucoup, en Yvelines, dans cette situation.

Lorsque vous aurez des relations avec des aménageurs, ou lorsque vous-même vous serez porteurs de projets - puisque les communes peuvent être porteuses de projets aussi sur des établissements scolaires ou des équipements de ce type qui sont dans les catégories ERP-IGH - vous devrez bien les informer sur le fait que

la demande de permis de construire est particulière : doit y être associée cette fameuse Analyse de Compatibilité.

Autre point que je n'ai pas encore évoqué mais qui est très important aussi dans la relation entre les communes et les transporteurs, comme je l'expliquais tout à l'heure, il n'est prévu des contraintes que sur les ERP et les IGH. Il n'est pas anodin du tout de laisser construire d'autres constructions : par exemple des habitations, des bureaux, des petits locaux d'artisanat ou industriels qui ne sont pas interdits près des canalisations de transport. Il est bien important que le transporteur soit informé de toutes ces évolutions parce que là c'est à sa charge, sous sa responsabilité de faire les renforcements de la sécurité de la canalisation. Chaque fois qu'un maire accorde un permis de construire, autre qu'ERP-IGH, dans les zones de danger, il doit en informer le transporteur qui sait ce qu'il a à faire pour renforcer la sécurité de sa canalisation.

Dernier point, c'est ce que je disais à l'instant, le maire a une responsabilité forte de vérifier que les mesures de renforcement de la sécurité ont bien été mises en place sur la canalisation avant de laisser autoriser l'ouverture de l'ERP ou de l'IGH.

J'ai presque fini, si vous m'accordez encore quelques minutes je fais le lien entre le sujet des servitudes d'utilité publique et la Réforme anti-endommagement ou Réforme DT DICT.

6. Liens avec la Réforme anti-endommagement

Le lien est évident et clair. Parmi les rares accidents que je vous ai montrés tout à l'heure sur les canalisations de transport, tous les accidents les plus graves survenus jusqu'ici, les plus graves sont liés à des travaux à proximité des réseaux. Autrement dit, dans un fonctionnement ordinaire, il arrive que les canalisations aient des petites fuites, souvent assez microscopiques et sans effets graves pour l'environnement et les riverains. Chaque fois que nous avons des accidents graves, c'est-à-dire des ruptures de canalisation, c'est lié de près ou de loin à un accrochage sur la canalisation. Soit un accrochage immédiat entraînant tout de suite une fuite ou une rupture sur la canalisation, soit quelque chose de plus sournois et plus vicieux. C'est ce qui est arrivé à Ghislenghien où une canalisation a été griffée lors de travaux et c'est seulement quelques semaines ou quelques mois plus tard que l'égratignage a continué sa dynamique sur la canalisation et a fini par entraîner une fuite ou une rupture.

Le lien est complètement là. Et, quand dans la zone SUP 1, nous imposons du renforcement de la sécurité de la canalisation, le plus souvent ce renforcement consiste à poser des dalles au-dessus des canalisations - enterrées mais au-dessus de la canalisation - qui ont pour très grande vertu - tous les retours d'expérience montrent qu'elles sont efficaces - d'éviter que les entreprises négligentes qui font les travaux sans les autorisations nécessaires, sans les déclarations nécessaires ou sans prendre les précautions nécessaires, même s'ils ont fait une déclaration, au lieu d'accrocher directement la canalisation butent d'abord sur ces dalles qui servent d'avertisseurs et de protection pour la canalisation juste en-dessous. Le renforcement de la sécurité des canalisations, dans les zones SUP 1, ce sera le plus souvent ces dalles. Donc des dalles sont installées.

Par ailleurs, bien entendu, nous préférons éviter d'en arriver à cette extrémité et que les entreprises accrochent si ce n'est les canalisations mais les dalles au-dessus. Nous préférons que les maîtres d'ouvrage et entreprises de travaux prennent les précautions nécessaires pour que cela n'arrive pas. Là-dessus, comme vous le savez, une nouvelle réglementation a été mise en application le 1^{er} juillet 2012. Elle renforce beaucoup les responsabilités du côté du maître d'ouvrage des travaux, et du côté des entreprises de travaux, du côté des exploitants de réseaux pour que ces préparations de chantier se fassent dans les meilleures conditions. A cet effet, il existe un guichet unique - dont vous voyez l'adresse Internet ici www.reseaux-canalizations.gouv.fr - qui permet de préparer les travaux dans de bien meilleures conditions qu'auparavant.

C'est l'occasion, là aussi, de rappeler les responsabilités fortes des maires des communes dans le cadre de cette réglementation anti-endommagement. Les maires ont beaucoup de responsabilités dans cette réglementation parce qu'ils ont plein de casquettes différentes :

- ils sont souvent exploitants de réseaux. Souvent la commune, ou une communauté de communes, exploite elle-même les réseaux d'eau pluviale, l'éclairage public, voire l'eau potable et l'assainissement.

C'est assez fréquent. En tant qu'exploitant de réseaux une mairie doit impérativement enregistrer son réseau sur le guichet unique, pour que les procédures DT/DICT se passent dans les bonnes conditions ;

- le maire peut également être maître d'ouvrage de travaux. C'est très fréquent. Il fait sans arrêt des travaux d'aménagement, de maintenance sur la voirie. Chaque fois qu'il est maître d'ouvrage de travaux, en tant que maître d'ouvrage, il doit faire une DT et il doit prendre toutes les précautions liées à la mise en place de cette DT ;
- il arrive que les communes soient également exécutantes de travaux. Beaucoup de communes ont des services techniques qui, en régie, font des travaux avec des pelles mécaniques, avec des BRH, des trancheuses, toutes sortes d'outils pouvant présenter des dangers pour les réseaux. En tant qu'exécutant de réseaux la commune doit aussi respecter les règles, en particulier celles de DICT ;
- dernier domaine où le maire peut intervenir fortement, c'est la mairie qui gère le domaine public et l'espace urbain et, à ce titre, elle gère souvent de la cartographie. En matière de cartographie, la Réforme anti-endommagement a fixé de nouvelles exigences fortes qui, d'ailleurs, commencent à avoir une efficacité puisque, vous le verrez, nous avons de très bons résultats grâce à l'amélioration de la cartographie de l'espace urbain et ensuite des réseaux implantés sur l'espace urbain.

Au final, aujourd'hui, alors que la réglementation est encore très jeune - à peine deux ans et demi, trois ans - nous avons eu, depuis 2008, une réduction d'1/3 du nombre des dommages aux réseaux sur tout le territoire français et, sur la dernière période c'est encore meilleur puisque nous avons une réduction de 21 % des dommages sur la dernière année, entre 2013 et 2014, sur les réseaux les plus sensibles qui sont les réseaux de gaz et de matières dangereuses. Cela se passe plutôt bien. Mais il existe encore beaucoup de dommages. Nous avons, en 2008, 100 000 dommages ; nous en avons encore 65 000 par an. Ce qui veut dire plus de 200 dommages chaque jour lors de travaux à proximité des réseaux. Il ne vaut mieux pas que cela tombe sur nos fameux réseaux de transport de matières dangereuses. Il faut donc rester bien vigilant sur tous ces sujets.

J'ai terminé pour la présentation nationale. Excusez-moi si j'ai été un peu long. Je passe la parole à Thomas pour la déclinaison en Ile-de-France et dans le département des Yvelines. Merci à tous.

II. Instauration des SUP - Maîtrise de l'urbanisation à proximité des canalisations de transport - Données relatives au département des Yvelines

Par Thomas LEFEVRE, Chargé de mission, Pôle Canalisations, DRIEE UT 75

Bonjour à tous. Je vais me présenter : Thomas Lefèvre de la DRIEE Ile-de-France au Pôle Canalisation. Je suis particulièrement en charge, pour toute la région, de la mise en œuvre de la réforme qui vient de vous être exposée, de façon très complète, par Jean Boesch. Je vais maintenant vous proposer quelques éléments beaucoup plus précis sur le département des Yvelines.

1. Cas spécifique du département des Yvelines

Il faut savoir que, sur le département, nous avons quand même 202 communes traversées et impactées par des zones d'effet liées au passage de canalisation de transport. Sur le département, nous trouvons trois transporteurs : Total, TRAPIL et GRTGaz tous les trois présents dans la salle je pense. Sur ce département, 202 communes concernées.

Je vais vous montrer de façon très large ce que cela représente concrètement. C'est vraiment pour voir un petit peu le maillage. Nous allons y retrouver l'ensemble des transporteurs. Nous voyons bien que le département, dans son ensemble, est très concerné par le passage d'ouvrages de canalisations de transport, que ce soit du gaz ou des hydrocarbures.

2. Distances SUP TRAPIL

Nous avons beaucoup parlé de distances d'effet. Par transporteur, pour vous donner un ordre de grandeur des zones de servitudes qui seront prises dans les arrêtés préfectoraux, pour TRAPIL qui transporte des hydrocarbures, de la plus proche à la plus éloignée, nous avons des distances qui font 10, 15 et pour la plus large, celle qui nécessite la réalisation d'une Analyse de Compatibilité, nous sommes sur 115 à 135 mètres.

3. Distances SUP gaz naturel (GTR Gaz)

Pour le gaz, les distances sont un peu moins grandes pour les zones les plus proches. Nous sommes sur 5 mètres, avec des cas particuliers pouvant aller jusqu'à 10 mètres. En revanche, la servitude la plus large (SUP 1) varie très grandement sur le département puisque nous passons de 6 à 415 mètres de part et d'autre de la canalisation.

4. Distances SUP TOTAL PLIF

Pour les hydrocarbures, cette fois-ci pour Total, que vous connaissez peut-être plus sous le nom de PLIF (pipeline d'Ile-de-France), nous sommes sur des distances qui sont 10, 15 et 135 mètres de part et d'autre de la canalisation.

5. Etat d'avancement des actions DRIEE dans le département des Yvelines

Pour le département des Yvelines, la DRIEE depuis le début de l'année 2015, mais également depuis une bonne partie de l'année 2014 a mené quelques actions. Notamment, un courrier a été adressé à l'ensemble des maires concernés en mars 2015 pour expliquer, de façon assez simple, la réforme et son contenu. A cette transmission était jointe une plaquette que certains ont peut-être vu passer ici. Pour ceux qui souhaiteraient

en disposer, j'en ai mis un certain nombre d'exemplaires en fond de salle. Elle reprend de façon très simple mais très détaillée et très illustrée tout ce qui vous a été exposé jusqu'à maintenant. C'était la première action.

La seconde est celle qui nous occupe aujourd'hui : informer plus directement les élus du département, éventuellement répondre à leurs interrogations sur cette réforme.

Et puis, très rapidement, dans les semaines à venir, arriveront les premières propositions d'arrêtés préfectoraux devant le CODERST des Yvelines. Nous en avons 202 à passer. 202 avec une contrainte supplémentaire qui ne dépend pas de nous mais plutôt du niveau ministériel qui nous oblige, par le statut de ces canalisations, à les passer, pour le maximum, avant la fin de l'année 2016. Nous savons dire aujourd'hui que cela devrait être jouable sans gros souci. Mais il y a quelques mois je n'aurai peut-être pas tenu exactement le même discours.

C'était pour poser le contexte départemental après la présentation plus générale et nationale. Maintenant, je pense que nous laisserons la place à un temps de questions soit sur le focus départemental, soit plus généralement sur la réforme qui vous a été présentée juste avant. Merci de votre attention.

KALTEMBACHER Henri - Si je peux me permettre - le local de l'étape - effectivement, les premiers arrêtés seront présents au CODERST d'octobre. J'ai une bonne nouvelle : tu viens au CODERST d'octobre pour faire une présentation. Nous passerons « en masse » avec 200 arrêtés à présenter au CODERST. Si nous les présentons un à un, nous en aurons pour un certain temps. Nous présenterons globalement, dans la même logique que cette réunion, la logique des servitudes et ensuite nous présenterons « en masse ». Simplement, le secrétaire général de la Préfecture commence à angoisser sur les 200 signatures à apposer sur les 200 arrêtés. Nous sommes en train de déterrer la machine à signer pour notre secrétaire général.

BENSAAD Myriam - Effectivement, comme disait Monsieur Lefèvre, nous avons souhaité, après cette intervention des services de l'Etat, vous offrir un petit moment d'échange. Vous avez peut-être des remarques, des réflexions, des questions, ou même tout simplement un témoignage de comment cela se passe chez vous. La difficulté c'est que nous devons avoir plusieurs micros mais nous n'en avons qu'un seul. Nous jouerons au yoyo entre la salle et les personnes qui répondront à la tribune. Est-ce que nous avons déjà, parmi vous, quelqu'un qui veut... ? Je vous laisse vous présenter.

DUMONT Corinne - Je voudrais poser quelques questions concernant les servitudes. Précédemment, il était imposé une servitude « non plantandis, non aedificandi dans une bande étroite de part et d'autre de la canalisation d'une part ? Je vais énumérer les questions.

BOESCH Jean - Je réponds une à une parce que je ne vais pas mémoriser tout. Première question importante. Je n'ai pas évoqué le sujet. Avant que ne soit mises en place les servitudes dont nous avons parlé aujourd'hui et qui concerne la prise en compte des dangers des canalisations, il existait déjà une autre catégorie de servitudes relatives aux canalisations de transport. Qu'était cette servitude ? C'étaient des servitudes, en général, beaucoup plus étroites que celles que nous évoquions tout à l'heure, associées au caractère d'utilité publique d'une canalisation de transport. Quand une canalisation est reconnue d'utilité publique, soit pour l'approvisionnement énergétique, soit pour le développement économique, à ce moment-là, cette canalisation bénéficie d'une déclaration d'utilité publique et, associée à celle-ci, est prévu la mise en place de servitudes permettant au transporteur de construire la canalisation et ensuite de la maintenir et de l'entretenir pendant toute la durée de vie de la canalisation même si le propriétaire du terrain traversé par la canalisation n'était pas d'accord avec l'implantation. C'est l'objet de ces servitudes. Elles sont vraiment d'une autre nature que celles que j'ai évoquées à l'instant et elles continuent d'exister. Simplement, ces servitudes qui sont elles non constructibles complètement pour toute habitation et pas seulement pour les ERP et les IGH, sont sur une bande beaucoup plus étroite en général (5, 10, 20 mètres au maximum) et ces servitudes continuent d'exister. Les nouvelles se rajouteront aux précédentes.

DUMONT Corinne - D'autre part, sur l'information du public et les propriétaires. Un cas typique, je souhaite me porter acquéreur d'une propriété, qui m'informe de la présence ?

BOESCH Jean - Les servitudes des canalisations vont, comme vous l'avez vu, être annexées obligatoirement au PLU. L'acheteur, en examinant le PLU, saura que la servitude existe. Et, de toute façon, ces servitudes

seront reportées également dans les documents notariaux au moment des mutations lors d'une vente d'un bien immobilier concerné par l'existence d'une servitude. Ces servitudes sont complètement rendues publiques. D'ailleurs, à terme, il est prévu aussi que toutes les servitudes annexées aux documents d'urbanisme soient rendues beaucoup plus accessibles au grand public sans que vous ayez besoin d'aller en mairie, aux services techniques, pour examiner la situation. Toutes ces données seront accessibles obligatoirement sur Internet très bientôt, à l'horizon 2019-2020 avec un site Internet unique, le Géoportail de l'urbanisme pour l'ensemble du territoire français et dans lequel figureront toutes les servitudes. Il suffira de zoomer sur la zone où vous habitez, où vous voulez acheter : vous verrez toutes les servitudes ressortir, notamment celles relatives aux canalisations.

DUMONT Corinne - C'est assez contradictoire parce que, précédemment, vous avez dit « dans un souci de confidentialité ces canalisations de transport de matières dangereuses », donc fragiles, susceptibles d'être impactées par des actes terroristes ne devaient pas figurer directement sur des documents accessibles au plus grand nombre.

BOESCH Jean - Ce que vous évoquez là est un vrai sujet. Il n'est pas très facile à traiter. La première chose à dire là-dessus, tout de même, c'est qu'aujourd'hui le ratio entre les accidents sur les canalisations de transport liés à du terrorisme ou des actes de malveillance et ceux liés à la méconnaissance de l'existence d'une canalisation est très faible. Autrement dit, quand nous accrochons une canalisation aujourd'hui, dans 99 % des cas c'est parce qu'on ne savait pas exactement où elle se situait.

DUMONT Corinne - C'est pour cela que je pose la question.

BOESCH Jean - Malgré tout, il faut une information. Nous tirons de ce constat la nécessité que le grand public sache qu'il y a des canalisations. Maintenant, il faut faire attention à la manière de fournir cette information. C'est la raison pour laquelle, je l'ai dit tout à l'heure, nous ferons figurer, dans les arrêtés, la zone de servitude SUP 1. Nous ne ferons pas figurer, dans les arrêtés, le tracé de la canalisation elle-même, ni le tracé des servitudes les plus étroites (SUP 2 et SUP 3). Nous ne montrons que la zone de danger sans montrer le tracé de la canalisation. Par ailleurs, ces informations sont données à une échelle très grossière (1/25 000^{ème}). Dans le meilleur des cas, les DDT fourniront des cartes, d'après ce que nous savons, au 1/5 000^{ème}. Mais jamais plus précis que ce niveau. Donc, tant qu'il y aura un doute parce que, effectivement, l'épaisseur du trait, sur ces cartes, ne permet pas de voir, au niveau de la parcelle, si nous sommes ou non concernés par la servitude, l'aménageur enverra son formulaire au transporteur qui lui dira si, effectivement, le projet de construction est concerné ou pas par la servitude.

KALTEMBACHER Henri - Si je peux me permettre, la première protection de la canalisation c'est l'enfouissement à une profondeur qui ne figure pas sur les documents. Avant d'atteindre la canalisation, il y a quand même un certain nombre d'opérations à faire. Cela ne passe pas totalement et complètement inaperçu, notamment en milieu urbain. Quelque part, vous voulez faire des choses c'est plutôt en milieu urbain et, à ce moment-là en général, quand il y a une pelleteuse dans une rue, Madame Dumont j'en suis sûr, vous prévenez.

BOESCH Jean - En tout cas, pour prévenir ces actes de malveillance et éventuellement de terrorisme, il faut savoir que les balises que vous voyez dans le paysage (jaune, rouge, blanc) ne sont jamais exactement au-dessus d'une canalisation. Elles sont à proximité. Si vous creusez sous une balise vous aurez peu de chance de trouver la canalisation. Le tracé n'est pas exactement celui-là.

De la salle - A la campagne, vous avez des traversées de petites routes et le bitume a été fait juste à l'emplacement.

BOESCH Jean - Bien sûr. Mais, si nous voulons savoir... Quand nous sommes sur le terrain, nous arrivons à le savoir. Néanmoins, ceux qui peuvent être intéressés par les actes de terrorisme préparent cela souvent à l'avance. S'ils avaient une cartographie extrêmement précise de toutes les canalisations au niveau français, ce serait très embêtant. Nous interdisons totalement de mettre à disposition de la cartographie très précise de canalisations de transport sur Internet. Une cartographie des canalisations existe aujourd'hui sur internet.

Nous l'avons faite dans le cadre de la directive INSPIRE qui impose une information sur les installations qui présentent des risques et des problèmes pour l'environnement, mais elle est limitée au 1/200 000^{ème}.

De la salle - Souvent, pour les traversées de chaussée, c'est plutôt de la distribution que du transport.

De la salle - Non, des canalisations GRTGaz compressé.

DUMONT Corinne - J'avais encore une précision à poser. Dans l'hypothèse où une municipalité souhaite restreindre le nombre d'habitations à proximité d'un risque de TMD, comment cela se rédige-t-il dans le PLU ? Pouvons-nous limiter à un nombre x d'habitants dans la zone d'effets létaux ? Comment cela s'articule ?

BOESCH Jean - Les Directions Départementales des Territoires sauront beaucoup mieux que moi répondre parce que nous en venons à la rédaction précise des PLU en fonction des zonages. Je ne sais pas exactement sous quelle forme cela peut s'exprimer. En tout cas, c'est à l'initiative du maire comme je le disais. L'Etat n'intervient pas là-dessus. Il n'encourage d'ailleurs pas à interdire toutes sortes de constructions autres que les ERP et les IGH. L'importance du risque, de notre point de vue, ne le justifie pas et les conséquences, si nous le faisons, seraient extrêmement considérables. Si je prends l'exemple de l'Île-de-France, il y a 900 000 habitants à moins de 100 mètres d'une canalisation. C'est quand même un assez grand nombre de personnes, mais souvent sous forme d'habitats dispersés, ce qui ne pose pas de problème au plan de la sécurité. Encore une fois, si le maire le fait, c'est son initiative. Ensuite, il faut qu'il trouve le bon instrument dans la rédaction du règlement d'urbanisme pour rédiger cela. C'est la responsabilité du maire.

DUMONT Corinne - Dernière question, après je vais lâcher le micro. Concernant les travaux à proximité ou sur une canalisation de gaz, il est interdit de faire des déclarations de travaux. Cependant, je m'interroge sur les usages sur les canalisations de transport de gaz parce que j'ai constaté, à un endroit, une installation de stockage de déchets inertes, sur une canalisation de gaz. Cela m'a paru un petit peu bizarre d'autoriser ce genre d'exhaussement de terre.

BOESCH Jean - Il est difficile de vous répondre sur un cas particulier que je ne connais pas. Les dangers liés aux canalisations dans leur fonctionnement au quotidien sont extrêmement faibles. Comme le disait mon collègue à l'instant, les canalisations n'affleurent pas à la surface. Elles sont le plus souvent, dans les zones urbanisées, à un mètre de profondeur, même souvent plus. Ce n'est donc pas directement près de la surface. Donc, il n'y a pas d'opposition, en tout cas d'un point de vue réglementaire, à ce que nous puissions entreposer, de temps en temps, un tas de sable ou de graviers sur une canalisation. Ce n'est pas gênant, du moment que le transporteur a quand même la possibilité d'accéder à son ouvrage. Et lui fait de la surveillance. S'il voit que des choses très anormales ont lieu sur le parcours de la canalisation, comme il fait de la surveillance aérienne périodiquement avec des avions, des hélicoptères ou des drones survolant les canalisations, il verra que, à un endroit donné il y a quelque chose d'anormal et il interviendra. Il essaiera de comprendre si l'installation implantée n'est pas conforme aux règles...

KALTEMBACHER Henri - C'est une double bonne raison de signaler ce genre de choses, n'hésitez pas à nous signaler ce type de choses. Il y a dans la salle un inspecteur spécialisé dans le domaine.

BENSAAD Myriam - Y a-t-il d'autres questions ? Les remarques de Madame Dumont ont-elles fait naître d'autres interrogations ?

CHARTIER Michel - Dans la nouvelle réglementation, une canalisation actuelle passant juste la porte d'un restaurant et au milieu de sa pièce à vivre, sera modifiée ?

KALTEMBACHER Henri - Si tu permets je vais répondre parce que je connais bien le cas. Non parce que, comme vous l'avez noté, les servitudes s'appliquent essentiellement dans deux cas de figures : les immeubles de grande hauteur - je vous rassure, je n'en ai pas vu à Beynes et pourtant je surveille - et les établissements recevant du public, ce qui pourrait être le cas du restaurant, mais de plus de 100 personnes. Je crains l'ex Palais d'Asie - il a changé de dénomination sociale - est loin...je ne pense pas qu'ils aient une autorisation

pour plus de 100 personnes. Nous vérifierons mais je suis à peu près sûr. Nous devons quand même difficilement pouvoir faire tenir 100 personnes dans ce restaurant.

CHARTIER Michel - La station-service ?

KALTEMBACHER Henri - La station-service n'est pas un ERP. C'est une installation classée. En revanche, j'avoue, c'est chez moi. Mais vous savez très bien que sur Beynes, un certain nombre de travaux de comportement, y compris de déploiement de canalisations, ont eu lieu. Les derniers d'ailleurs, pas cet été mais l'été dernier, notamment pour éviter le Val des Quatre Pignons. Ce sont des choses qui sont quand même regardées. Ceci étant, il est vrai qu'il y a un gros nid de canalisations qui sort de Beynes mais, d'un stockage de gaz, que ce soit Beynes ou Saint-Illiers, il y a forcément des canalisations qui arrivent et qui repartent.

De la salle - Je n'ai pas très bien compris comment s'appliquait cette réforme. S'applique-t-elle aux installations nouvelles ? C'est un peu le sens de la question que je viens d'entendre. S'applique-t-elle rétroactivement aux installations qui sont anciennes et qui pourraient être concernées par cette nouvelle disposition ?

BOESCH Jean - Effectivement, j'aurais dû le dire mais comme c'est du passé j'ai oublié. Effectivement, dans le passé, il n'y avait, avant 2006, aucune contrainte sur l'extension de l'urbanisation à proximité des canalisations existantes. Nous avons déjà, en 2006, pas loin de 50 000 kilomètres de canalisations qui, lorsqu'elles ont été construites, l'ont été souvent à l'écart des habitations dans les zones très peu urbanisées. Mais souvent ces zones ont été rattrapées par l'urbanisation. Il est arrivé fréquemment, avant 2006, que des ERP, voire des IGH, soient construits à proximité des canalisations existantes. Un travail très important s'est produit entre 2006 et 2012. Il est terminé aujourd'hui. Il a consisté à recenser tous les ERP-IGH existants près des canalisations existantes et à imposer - je n'en ai pas parlé parce que, justement, cela a été un travail avec les transporteurs eux-mêmes - aux transporteurs des renforcements de la sécurité de leurs canalisations, à leur charge, près des ERP déjà existants, construits avant la nouvelle réglementation. Tout le stock posant des problèmes a été traité aujourd'hui. Nous ne traitons plus que l'avenir, c'est-à-dire les nouvelles constructions ou les extensions près des canalisations existantes. Cela a été un travail énorme puisque cela a coûté quand même plus d'un milliard d'euros de renforcement de la sécurité. Aujourd'hui, nous avons mis en place près de 400 kilomètres de dalles au-dessus du tracé des canalisations existantes pour traiter cette question.

BENSAAD Myriam - Merci Monsieur Boesch. Merci Monsieur Lefèvre. Nous allons enchaîner sur les retours d'expérience et les témoignages. De toute façon, nous avons encore prévu un temps d'échange avec vous. Peut-être que d'autres questions viendront avec l'intervention de Monsieur Biotteau de GRTGaz.

Témoignages et retours d'expérience

I. Maîtrise de l'urbanisation par GRTGaz en réponse aux sollicitations des aménageurs

Par Xavier BIOTTEAU, Référent sécurité industrielle à la Direction des Opérations (territoire Val de Seine) GRTGaz

Bonjour à tous. Xavier Biotteau de GRTGaz. Je suis responsable de l'équipe travaux tiers, urbanisme et sécurité industrielle sur la région Val de Seine. Qu'est-ce que la région Val de Seine ?

1. Le réseau GRTGaz, focus Yvelines

GRTGaz se trouve sur les 4/5^{ème} du territoire à peu près. Nous sommes divisés en quatre territoires géographiques pilotés par des équipes différentes. Le territoire Val de Seine est composé de la Normandie, de l'Ile-de-France, de l'Oise et de l'Eure-et-Loir. Notre territoire comprend à peu près 6 000 kilomètres de canalisation et environ 1 500 installations annexe 1. Des installations variées qui vont de 80 à 1 200 : nous avons de beaux jouloux.

Concernant les Yvelines, nous avons 700 kilomètres de canalisation. Cela représente un peu plus d'1/10^{ème} de ce que nous avons sur le territoire avec des débits importants et des PMS (pression maximale de service) de l'ouvrage variant entre 10 et 67,7 bars. Ce qui est devenu toute une variété de distances d'effets parce qu'elles sont définies par le couple diamètre, pression.

Nous trouvons aussi, sur ce territoire, 243 installations annexes qui sont les postes de livraison alimentant les clients industriels, GRDF et aussi les installations propres à GRTGaz servant à moduler la pression sur le réseau. Les installations annexes génèrent aussi leur propre SUP en plus des canalisations.

Nous avons aussi trois stations d'interconnexion qui sont des installations annexes mais beaucoup plus grosses.

Nous avons de la station de compression mais je n'en parle pas ici parce que, en fait, les stations de compression ne génèrent pas de SUP du fait du changement de réglementation, transport, ICPE.

Sur ce département 168 communes sont traversées.

2. Enjeux des SUP

En ce qui concerne les enjeux des SUP pour nous, c'est un enjeu avant tout règlementaire. Nous avons cité les références tout à l'heure : le Code de l'Environnement, le Code de l'Urbanisme.

Pour revenir sur ce qu'est une SUP, cela peut paraître pédant de définir aléatoirement mais en fait c'est une demande qui correspond aux premiers effets létaux. La réglementation parle d'effets létaux mais comment sont-ils calculés ? C'est un calcul de doses thermiques reçues par une population éventuellement impactée par un phénomène dangereux. C'est comme cela que c'est défini. Notre objectif premier c'est de faire en sorte que l'intervention de GRTGaz en zone urbaine se passe dans les meilleures conditions de sécurité possibles.

3. Retour d'expérience

En ce qui concerne le retour d'expérience des sollicitations que nous avons eues dans le cadre des contraintes liées aux servitudes d'utilité publique, sur GRTGaz sur la région Val de Seine, 164 dossiers ont été instruits depuis 2013, dont 13 concernant des dossiers situés dans les Yvelines. Cela peut paraître peu mais nous

espérons que c'est un chiffre qui se développera grandement avec les arrêtés préfectoraux qui nous seront présentés.

Concernant les sollicitations, je vous ferai un petit rappel sur la période à laquelle nous sommes sollicités dans le cadre de ces dossiers. A l'heure actuelle, nous avons environ 7 % en phase de prospection faisabilité. C'est le cas parfait parce que cela nous permet de discuter avec l'aménageur et, éventuellement, d'optimiser le projet de manière à le sortir des servitudes, ou de réduire le tronçon de canalisation qui impacte le projet.

Nous en captions 2 % lors des DT/DICT. Ce n'est pas exhaustif parce que les bandes ne sont pas du tout les mêmes. La bande ZIO sur laquelle nous sommes sollicités dans le cadre des DT est de 50 mètres et les SUP vont jusqu'à 415 mètres. Il y a un vide entre les deux. Ce n'est pas l'objet des DT et des DICT de nous informer de ces projets.

90 % lors des PC. C'est logique mais c'est à un stade auquel il est difficile de modifier le projet. C'est pour cela que nous appelons à la vigilance des élus et des porteurs de projets pour nous faire remonter l'information concernant des aménagements le plus tôt possible.

Après, nous avons encore 1 % à peu près de projets que nous détectons une fois qu'ils sont réalisés et exploités.

4. Phasage et délais

Concernant le phasage et les délais des échanges entre les porteurs du projet et GRTGaz, nous en avons parlé tout à l'heure déjà. Le porteur du projet transmet à GRTGaz ce fameux CERFA qui est l'annexe 3 de l'arrêté de servitude. A partir du moment où nous recevons ce CERFA complet - il faut bien qu'il soit complet parce qu'il y a des informations qui sont vraiment très dimensionnantes, sur l'étude de longé réalisée par la suite - nous produisons l'annexe 4 de l'AMF qui s'appelle « l'élément utile de l'étude de dangers ». C'est dans ce document que nous définissons la longueur du segment qui impacte le projet et les mesures compensatoires associées. Nous trouvons aussi d'autres informations sur les probabilités, les positionnements dans les matrices de risques. C'est un document assez riche en termes d'informations. Nous l'envoyons sous un mois.

A la suite de cela, le porteur du projet reporte ces informations dans son annexe 5 qui est, à proprement parlé, l'Analyse de Compatibilité. Le transfert des données de l'annexe 4 vers l'annexe 5 est assez simple parce que c'est vraiment un transfert d'information d'un document vers l'autre. Nous trouvons les mêmes intitulés de parties. C'est assez clair.

Réception de l'Analyse de Compatibilité côté transporteur. Nous avons un délai réglementaire de deux mois pour valider cette analyse. Globalement nous validons beaucoup plus vite qu'en deux mois. A la suite de cela, nous transmettons cette Analyse de Compatibilité validée, avec les mesures compensatoires, au porteur du projet. Et nous l'invitons à se rapprocher d'un maître d'ouvrage GRTGaz pour l'éventuelle mise en conformité si les mesures compensatoires sont nécessaires.

A la suite de cette mise en relation entre la maîtrise d'ouvrage, GRTGaz, et le porteur du projet, il y a une signature de convention de validation de travaux. Quand les mesures compensatoires sont mises en œuvre, la fourniture de l'annexe 6 de l'AMF qui contient les mesures et leur emplacement.

5. Nous contacter

La dernière information importante que je vais vous donner c'est comment nous contacter.

La porte d'entrée, pour l'urbanisme, c'est GRTGaz l'équipe Travaux Tiers et Etudes de Dangers basée à Gennevilliers. Vous pouvez nous contacter à notre boîte aux lettres générique pour des questions diverses sur les SUP mais aussi pour nous transmettre directement vos annexes 3. Et vous avez le nom de trois interlocuteurs privilégiés sur l'urbanisme.

BENSAAD Myriam - Merci beaucoup. Du coup, cela m'amène à une petite annonce. Sous réserve de l'accord des intervenants, les supports de présentation seront mis en ligne sur le site Internet du SPI ce qui permettra,

peut-être de récupérer notamment les coordonnées des références réglementaires parce qu'on me les a demandées.

De la salle - Simplement, je vous demanderai de changer, au niveau de GRTGaz, parce que nous ne sommes pas GDF Suez. Ce n'est pas anodin. Là, nous pourrions avoir quelques ennuis avec le régulateur.

BENSAAD Myriam - Les supports seront mis en ligne quand les vérifications des logos seront faites. Du coup, ils seront mis en ligne dans les jours qui suivent. Si ce n'est pas demain, ce sera en début de semaine. Peut-être quelques questions avant que nous ne passions au témoignage suivant ? Je commence au plus proche.

VAUCHELLES Alain - A Marcq nous sommes gâtés puisque nous avons un pipeline hydrocarbures TRAPIL, un pipeline gaz GRT et nous sommes aussi au niveau du stockage des gaz souterrain STORENGY. Nous avons eu, au niveau du stockage souterrain, un PPRT et donc au niveau sécurité tout ce qu'il fallait. Mais à aucun moment, nous n'avons parlé d'interactions avec le pipeline gaz. Nous pouvons supposer que cela ne peut pas exister ?

BIOTTEAU Xavier - Cela existe, notamment dans les études de danger. En fait, lors de la production des études de dangers, GRTGaz sollicite et informe toutes les installations classées impactées dans un rayon très, très large au moins de 600 mètres. Nous informons l'installation classée de nos bandes d'effet pour qu'il l'intègre dans son étude de danger. Ils nous informent de leurs zones d'effets. Après, l'interaction d'une ICPE tierce sur une canalisation est inexistante vu que la canalisation est enterrée et est protégée de part sa couverture de terre.

VAUCHELLES Alain - S'il y a des explosions justement ? Tout à l'heure nous disions qu'avec le temps cela peut se fissurer.

KALTEMBACHER Henri - Je vais reprendre un peu la main parce que le stockage de Beynes est un outil complexe, y compris réglementairement puisque vous avez un magnifique millefeuille administratif qui est constitué d'une couche du Code minier, surmonté d'une couche de canalisation et avec en couche finale - parce que c'est chez moi - les ICPE. Effectivement, vous êtes au carrefour de trois réglementations. Ce qui est clair c'est que, dans l'ensemble des études de dangers, sont considérés les effets d'agression réciproques. En clair, la station de compression est venue demander au transporteur gaz, au stockage minier quels étaient les scénarios danger susceptibles d'intervenir et les conséquences de ces scénarios. Ces trois acteurs - au sens administratif, après je ne voudrais pas rentrer dans les histoires de logos, je vais me perdre - au titre de chacune des réglementations, nous venons vérifier les agressions mutuelles. Qu'est-ce que la grille d'interconnexion ? Sujet que nous avons en commun avec mon collègue. Quelles sont les conséquences d'incidence, sur la grille d'interconnexion, sur le stockage d'une part, sur la station de compression d'autre part ? L'ensemble des études prennent en compte ces agressions « croisées ». C'est une première chose. C'est une réponse technique.

Ensuite, la réponse administrative. Je vais prendre des pincettes parce que le PPRT de Beynes c'est toujours un truc qui est un peu délicat. Les réponses administratives des différentes réglementations ne sont pas toujours les mêmes. Le PPRT n'a été construit, dans la logique post 2012, dans une logique de récupérer des situations d'urbanisme quelque part - il faut dire les choses comme elles sont - défailtantes. Mais c'est une défailtance que nous avons en commun entre les collectivités territoriales, les exploitants et l'Etat. Nous sommes venus corriger ces situations en faisant, comme ici à Gargenville où il y a un stockage de liquides inflammables, nous sommes venus exproprier un brave couple qui n'avait rien demandé. Nous sommes venus l'exproprier parce que, effectivement, nous avons laissé s'installer ces personnes dans des zones qui étaient des zones de danger. Nous l'avons fait proprement. Nous avons fait en sorte qu'ils retrouvent et puis que les trois personnes responsables « concourent » au rachat de cette maison.

En matière de canalisation, nous sommes sur une logique de distance d'éloignement, comme l'a rappelé Jean Boesch, de reprise à partir de 2006 justement de l'existant. Et puis, en matière de Code minier, il y a eu de tout temps des servitudes. Effectivement, dans le PLU de Marcq il doit y avoir là aussi le même millefeuille administratif. C'est-à-dire qu'il y a une « SUP » qui est la SUP de protection du stockage profond, donc clairement, vous devez être limités, de mémoire, à 20-25 mètres, en termes de creusement de puits. Vous retrouverez les servitudes autour des installations de transport et, dans le cadre du Porter à Connaissance fait

au titre des ICPE sur la station de compression, des zones dans lesquelles...à Marcq vous ne devez pas être la station de compression, c'est vraiment du côté de Beynes et pour reprendre Monsieur, elle n'est pas loin de la station-service et du restaurant : elle est un peu plus proche qu'elle ne l'est de Marcq mais clairement, s'il y avait eu des effets en-dehors de l'emprise de cette installation classée, nous aurions fait également un Porter à Connaissance.

J'ai oublié de dire qu'il y a aussi une arme un peu massue dans la main des maires c'est l'article - sous contrôle de mes collègues de la DDT - R111-2 du Code de l'Urbanisme qui permet à un maire, pour des raisons de sécurité ou de salubrité, de s'opposer à toute construction en-dehors de toute protection plus institutionnelle type SUP. Excusez-moi de vous avoir volé la vedette.

GOSELIN Christophe - Je reviens un petit peu sur la question de sécurité abordée par Madame tout à l'heure. Nous avons connu deux attentats, au mois de juillet, qui ont donné lieu à une instruction ministérielle, gouvernementale, rappelant aux préfets qu'un certain nombre de documents que nous ne devons pas mettre dans les arrêtés préfectoraux, notamment des plans d'usines avec et des indications : est-ce que nous pouvons faire sauter l'usine. C'est bien. Nous nous rendons compte aussi, avec ces attentats, qu'il faut être prudent entre transparence et tout dire. Nous avons alerté, depuis des années mais malheureusement il faut des attentats pour que nous en prenions compte. Aujourd'hui, la cible sont les sites SEVESO mais pas que je crois. Est-ce que vous, quand vous avez une demande CERFA, un petit fascicule facile à trouver sur le site du Ministère facile à retenir, sans le moindre discernement de contrôle de qui envoie quoi, vous envoyez votre étude de danger avec tous les effets, les scénarios, les effets létaux, les reflux thermiques, et effets initiés, les effets de surpression de manière à bien indiquer à qui veut l'entendre où nous faisons péter l'installation pour que cela fasse le plus de dégât ? Ou est-ce que nous commençons à avoir une réflexion là-dessus ? Je pose la question à GRTGaz mais je pense que nous pourrions la poser à tous les gens exploitant des réseaux. Nous pourrions aussi la poser aux services de l'Etat : comment vont-ils intégrer cela ? Pour l'instant, Madame le Ministre s'occupe des SEVESO, mais je pense que la réflexion sur la protection du pays contre le terrorisme va s'étendre.

BENSAAD Myriam - Qui répond ? A qui je passe le micro ?

Jean BOESCH - Je vais dire un mot. Comme je vous le disais tout à l'heure, toutes les cartographies que nous donnons sur les réseaux ou sur leurs zones de danger sont extrêmement approximatives. Même, pour ne rien vous cacher, la cartographie qui, aujourd'hui, est sur Internet et déjà consultable sur les canalisations comporte volontairement des erreurs aléatoires sur le tracé.

GOSELIN Christophe - C'est du côté des services de l'Etat mais quid de l'information suite au CERFA.

BOESCH Jean - Ensuite, il existe une circulaire sur les modalités de diffusion des informations cartographiques sur les réseaux de transport qui est assez contraignante. Elle contraint les DREAL, les préfets, les DDT. Aujourd'hui, il est clair que ne peut en aucun cas circuler une information, en format dit vectoriel - numérique très précis - sur le tracé des canalisations. Chaque fois que nous donnons une information sur le tracé d'une canalisation, c'est nécessairement sous la forme d'une image avec un niveau de précision qui n'est jamais meilleur qu'à 5 ou 10 mètres près. Jamais.

Enfin, je suis assez sensible à la question que vous avez posée. En gros vous disiez : quiconque remplit le CERFA, recevra du transporteur une réponse dans laquelle nous avons tout le détail de l'étude de danger. Première réponse à cela : il y a peu d'informations confidentielles dans les études de dangers. D'ailleurs, la réglementation impose de les rendre publiques. Une étude de danger, quand nous construisons une ICPE ou une canalisation, est mise à la disposition du public dans le cadre de l'enquête publique. S'il y avait des informations vraiment très confidentielles, toute une analyse est faite en amont de la mise à disposition du public de l'information pour voir ce qui pourrait être susceptible d'engendrer des dangers au titre du risque de malveillance ou de terrorisme, et à ce titre enlevé de l'étude.

Pour finir, il y a effectivement un CERFA pour demander des informations sur le contenu des études de danger. Mais ce CERFA est très encadré. C'est-à-dire qu'il faut mettre beaucoup d'informations dessus. Nous ne pouvons pas remplir le CERFA et il sera reçu avec beaucoup de prudence de la part des transporteurs s'il n'y a pas le nom d'un aménageur, une adresse, un numéro de téléphone, une adresse e-mail et surtout un projet associé. C'est-à-dire que, quand vous demandez, des éléments d'une étude de danger vous devez, au

préalable, fournir votre projet de construction d'ERP ou d'IGH. Je pense que n'importe qui n'est pas en mesure de proposer un projet crédible d'ERP-IGH qui soit complètement théorique et fallacieux. Le risque n'est pas nul mais en tout cas sachez que c'est quelque chose qui est bien pris en compte. Le haut fonctionnaire de défense est derrière nous pour regarder tout ce qu'il faut faire et ne pas faire sur ce sujet. Le sujet reste compliqué. Nous sommes toujours à l'intersection entre deux préoccupations : donner assez d'informations pour éviter que les gens accrochent accidentellement les réseaux ; ne pas en donner trop pour éviter les risques de malveillance.

ROCHE Christian - A la fin du processus d'échange avec l'aménageur, une convention financière est passé sur le renforcement de la canalisation. En fait, en gros, c'est un *deal* avec l'aménageur qui paie quoi ? Comment cela se passe concrètement ?

BIOTTEAU Xavier - C'est une convention qui cadre un peu le planning des travaux. Quel est le rôle de GRTGaz ? Quel est le rôle de l'aménageur ? Est-ce qu'il souhaite poser lui-même les dalles de protection sous supervision de GRTGaz ou non ? C'est quelque chose qui cadre tout cela : le démarrage des travaux, le planning et le DFA final qui nous permet après d'intégrer, dans notre référentiel, les protections mécaniques et de fournir, à l'aménageur, l'annexe 6.

ROCHE Christian - Mais c'est l'aménageur qui paie ?

BIOTTEAU Xavier - Oui.

BOESCH Jean - Un mot là-dessus. La loi est très claire : l'article L 555-16 du Code de l'Environnement rappelle le principe d'antériorité qui s'applique dans ce domaine comme dans d'autres. Autrement dit, il y a une canalisation qui est implantée de manière régulière et il y a un évènement nouveau qui est la construction ou l'extension d'un ERP à proximité de cette canalisation. Le législateur a considéré que celui qui est à l'origine de l'élément nouveau doit assumer les conséquences de la nouveauté. C'est effectivement la loi qui prévoit clairement que l'aménageur prend en charge la totalité du renforcement de la sécurité de la canalisation. Il faut bien avoir en tête, en arrière-plan, que tous les renforcements de la sécurité passés ont été faits à la charge du transporteur et toutes les améliorations de la sécurité futures liées à d'autres implantations que des ERP-IGH sont également à la charge du transporteur. L'équilibre a été décidé de cette façon. Dans le cas d'un ERP ou d'un IGH nouveau près d'une canalisation existante, la charge est à 100 % sur l'aménageur porteur du projet de ERP-IGH.

BIOTTEAU Xavier - Suite aux études de danger mises à jour en début de secteur, rien que sur le territoire de Val de Seine, GRTGaz met en œuvre une trentaine de kilomètres de protection mécanique pour prendre en compte les évolutions de l'environnement qui ont eu lieu entre 2009 et 2014.

BOESCH Jean - A votre charge ?

BIOTTEAU Xavier - A notre charge.

BENSAAD Myriam - Si vous en êtes d'accord, nous allons passer au témoignage suivant. Monsieur Bourgois d'ALMA, qui est un bureau d'études. Je vous laisse vous présenter.

II. Retour d'expérience du bureau d'études ALMA

Par Antoine BOURGOIS, Chef de projet au bureau d'études ALMA

Bonjour à tous. Je suis Antoine Bourgois du bureau d'études ALMA. J'ai été invité à participer à ce rendez-vous parce que je travaille, actuellement sur plusieurs projets où passent des canalisations de transport de matières dangereuses. Excusez-moi pour la piètre présentation de mon support.

BENSAAD Myriam - C'est un problème informatique. C'est de notre faute.

BOURGOIS Antoine - Je vais vous présenter, quand je travaille sur un projet comme celui-ci, comment se déroulent les différentes étapes et quelles difficultés je peux être amené à rencontrer.

1. Phase d'esquisse

En phase d'esquisse, au tout début des études, au niveau de la faisabilité du projet lorsque nous sommes missionnés pour travailler dessus, nous lançons premièrement des DT qui nous permettent de connaître, de savoir si des réseaux passent à proximité du projet.

Dans le PLU, nous pouvons aussi récupérer un certain nombre d'informations.

Le but de tout cela est de récupérer des informations sur l'implantation de la canalisation parce que, nous nous en rendons compte très vite, c'est très structurant pour les projets qui comptent être mis en œuvre. Nous essayons aussi de récupérer des informations sur les caractéristiques de la canalisation, à savoir : quel type de matière est transporté et sur les caractéristiques physiques de la canalisation (son diamètre, sa pression, son tracé est-il rectiligne, varie-t-il en altimétrie, etc.).

Nous arrivons à un point dont nous venons de parler, les plans de recollement, types de relevés. En fait, il y a différents types de relevés. Quand nous recevons les premiers relevés, ils sont effectivement très approximatifs. Ils ne sont jamais exacts et c'est assez difficile, à ce moment-là, de pouvoir établir un projet en sachant qu'il y aura des contraintes fortes par rapport au plan masse concernant l'implantation des bâtiments. Quand vous travaillez sur un projet et que votre implantation de bâtiment est sujette à 10 ou 15 mètres d'aléas, c'est pour notre travail de maître de conception embêtant. Nous essayons donc d'avoir un maximum d'informations en contactant notamment les concessionnaires et en essayant d'avoir des types de relevés qui soient de catégorie supérieure. Il y a des catégories de relevés A, B, C : A étant le plus précis. Nous essayons d'avoir ce type de relevés, de type d'informations. Ce n'est pas évident. En tout cas, cela arrive généralement plus tard dans l'avancement du projet.

Là je parle de détection et de sondage. Ce type de relevés généralement n'existe pas et nous sommes obligés de le conforter par des détections sur place et des sondages mécaniques : nous ouvrons le terrain et nous regardons où est la canalisation précisément parce que, bien souvent, les plans ne sont pas exacts.

2. Phase APS

Je passe en phase avant-projet. Nous cherchons à connaître précisément quelles sont les contraintes liées à la canalisation. Là, nous revenons sur la notion des SUP 1, 3. Vous m'arrêtez parce que c'est un retour d'expérience et je n'ai pas forcément autant de connaissances que les personnes présentes ici. En fait les SUP 1, 2, 3 sont les distances dans lesquelles sont interdites la construction d'ERP, d'IGH : tout le monde l'a bien compris. Mais elles sont considérées sur un étage de canalisation non protégé. C'est-à-dire lorsqu'une canalisation est telle quelle en terre, nous avons à respecter des distances et elles peuvent aller jusqu'à 300, 400 ou 500 mètres. Ces distances - si j'ai bien compris - découlent d'études de probabilité qu'il y ait des incidents à risques et, plus nous nous rapprochons de la canalisation, plus nous sommes rigoureux sur la probabilité. C'est-à-dire que nous voulons que la probabilité soit très, très faible.

Cette probabilité est modifiable. Comment ? En protégeant la canalisation. C'est-à-dire que si nous disons : « je propose de mettre une protection » - dont nous avons parlé, les plaques en plastique par exemple ou

des protections en béton - l'étude statistique prouve que le risque est supportable et les distances d'éloignement peuvent être réduites. La construction d'IGH ou d'ERP peut être possible à des distances bien inférieures à celles initiales (une centaine de mètres) et se rapprocher à 15, 20, 10 ou même 5 mètres.

Pour avoir ces informations, nous devons passer par la fameuse Analyse de Compatibilité. C'est l'Analyse de Compatibilité du projet avec la présence d'une canalisation de transport de matières dangereuses. Cette Analyse de Compatibilité - je ne reviendrai pas sur le processus - est un échange entre l'aménageur et le concessionnaire, le transporteur. En fait, nous soumettons au transporteur le projet qu'il étudie en regardant les distances et les types de bâtiments existants, prévus au projet. En fonction de la catégorie, si un bâtiment reçoit moins de 100 personnes ou moins de 300 personnes, il n'y a pas les mêmes contraintes d'éloignement. A ce moment-là, nous échangeons avec le transporteur pour définir ces distances. Pour moi, ce n'est qu'à ce moment-là que nous commençons vraiment à étudier la position précise de la canalisation. Quand nous envoyons le plan, il faut que la canalisation soit correctement implantée. Et donc, c'est là où il nous faut un lever de bonne catégorie et qui soit bien précis. En amont de cela, nous aurons déjà fait quelques sondages et des recherches plus précises sur le réseau. Quand nous envoyons le plan, il nous est retourné avec les formulaires que nous envoyons à nouveau. Enfin, l'Analyse de Compatibilité est réalisée et validée ou pas par le transporteur.

J'ai mis « dépôt de permis de construire ». Il est directement conditionné par cette Analyse de Compatibilité et sa validation par arrêté préfectoral. Pas de validation, pas de permis de construire. Il faut savoir qu'il y a des délais à respecter, qu'il y a en gros - ce que nous avons vu dans la présentation de GRTGaz - cinq mois d'instruction à peu près pour mener à bien une Analyse de Compatibilité.

3. Phase ADP/PRO

Le permis est déposé. Il est en cours d'instruction. Imaginons que tout se passe bien. Nous pouvons commencer les travaux. Il faut mettre en œuvre les mesures compensatoires préconisées dans l'Analyse de Compatibilité. Je répète encore une fois, c'est la mise en œuvre des protections permettant de réduire les risques létaux à proximité de la canalisation et donc de construire à proximité. Pour la mise en place de cette protection, il y a tout un travail sur les contraintes environnementales, techniques. Il faut savoir aussi que la protection peut s'étendre plus loin que l'emprise du projet. Si vous construisez à 400 mètres à peu près - je ne sais plus quelle distance - le bout de votre bâtiment peut impliquer la mise en place de protection plus loin que l'emprise foncière liée au projet : quelles sont les parcelles traversées, quelle est leur nature, y a-t-il des contraintes environnementales, des contraintes techniques par rapport à la pose des protections, à la réfection dont je parlerai tout à l'heure, et aussi au recollement de la canalisation très précisément qui est fait pendant la pose des protections et s'il y a des points techniques particuliers conditionnant un peu cette mise en place des protections.

Ensuite nous étudions aussi les contraintes liées au foncier et aux contraintes administratives. La mise en place de ces protections est un véritable chantier pour que tout soit en règle et que nous respections aussi, évidemment, des normes de sécurité très précises. Cela conditionne le planning de réalisation du projet parce qu'il n'est pas question, évidemment, de commencer un projet sans que ces protections aient été mises en place. A la fin, je ferai aussi un point sur le chiffrage total de l'intervention. En fait, c'est ce que nous venons de dire, l'établissement d'une convention technico-financière, avec le transporteur. Le transporteur est présent pendant la mise en place des protections mais aussi l'aménageur qui, forcément, finance l'opération.

Je voulais revenir aussi, dans le cadre d'un projet, sur des informations importantes qui ne sont pas forcément faciles à avoir : quelles sont, après construction, les servitudes ? Qu'est-ce que nous pouvons faire au-dessus de la canalisation ? Sommes-nous obligés de mettre une bande d'espaces verts ? Pouvons-nous envisager de mettre un cheminement piéton ? Pouvons-nous la traverser avec une route ? Pouvons-nous mettre des places de parking ? Que pouvons-nous faire au-dessus de la canalisation ? Quels types de construction pouvons-nous faire ? Est-ce qu'il y a des contraintes par rapport à la hauteur de construction au-dessus d'une canalisation : les charges, etc. ? Nous devons justifier de quelque chose. Je dirais que c'est plus au cas par

cas. Je ne sais pas exactement s'il existe une norme précise par rapport à cela. C'est un point que je voulais soulever.

Voilà pour mon retour d'expérience. Je vous remercie.

BENSAAD Myriam - Merci à vous. Du coup cela fait écho. Pouvez-vous compléter, Monsieur Boesch ? Cela permet de faire le lien.

BOESCH Jean - Juste sur le dernier point et cela complète la réponse à la question de Madame, tout à l'heure, sur la zone *non edificandi* à proximité immédiate de la canalisation. Il faut savoir que la quasi-totalité des canalisations dont nous parlons ont été déclarées d'utilité publique. Les grosses canalisations GRTGaz sont toutes déclarées d'utilité publique ; les canalisations TRAPIL, PLIF sont des canalisations déclarées d'utilité publiques. A ce titre, elles bénéficient des bandes de servitudes relativement étroites mais qui, elles, sont totalement *non edificandi*. Autrement dit, il n'est pas question de construire le moindre bâtiment au-dessus d'une canalisation. Il n'en est pas question. Ce ne sont pas les servitudes dont nous parlons aujourd'hui sur les dangers qui interdisent ces constructions puisque les servitudes dont nous avons parlé aujourd'hui ne concernent que les ERP-IGH. Au titre des autres servitudes *non edificandi*, nous ne construisons rien sur une canalisation. C'est dangereux et surtout cela empêche le transporteur de faire la bonne maintenance pouvant être nécessaire sur sa canalisation.

DUMONT Corinne - Même dans le cas de figure d'aménagement de mesures en faveur de la protection par rapport à un risque d'accrochage ? C'est la question que semble poser la personne. Dans l'hypothèse où GRT réalise une charte...

BOESCH Jean - S'il s'agit de poser des dalles de protection, nous sommes évidemment autorisés à le faire, cela fait partie des tâches ordinaires de maintenance de la canalisation en exploitation.

DUMONT Corinne - Non. Je veux dire une fois que ces dalles de protection, pour éviter l'accrochage sont posées on ne peut cependant pas construire.

BOESCH Jean - Absolument.

DUMONT Corinne - Cela ne déroge pas à la règle.

BOESCH Jean - Nous avons le droit de construire des voies de communication. C'est même inévitable. Une canalisation passe très souvent soit sous une voie communale, une voie plus importante ou une voie ferrée, voire un cours d'eau. Les traversées de ce type existent. En revanche, nous ne devons pas construire de bâtiments au-dessus d'une canalisation, au droit exact des canalisations.

De la salle - Je voudrais rajouter, aucun bâtiment de plus de 40 centimètres de fondation.

De la salle - Je ne pensais même pas aux bâtiments.

BIOTTEAU Xavier - Tout à l'heure, vous parliez d'aménagement au-dessus de canalisation, nous le faisons régulièrement. Les zones vertes cela se fait. Nous avons fait des mails, un certain nombre de choses. Il y a des choses qui sont faisables. Les voies de communication oui. C'est effectivement au cas par cas avec les gens responsables des travaux tiers que nous verrons ce que nous pouvons faire. Effectivement, aucun bâtiment, de plus de 40 centimètres de fondation et pas de plantation d'arbres de plus de 2,70 mètres de hauteur.

BENSAAD Myriam - Il y a un petit complément de Monsieur qui a été très patient. C'est la même chose. Alors les grands esprits se rencontrent. Il n'y a pas d'autres questions, remarques ? Après nous passerons à Monsieur Suarez.

SUAREZ Hector - Je me pose une question. Tous ces aménagements nécessaires pour la sécurité ont un prix. D'une façon ou d'une autre, cela retombera sur les consommateurs, soit sous forme d'impôts, soit sous forme de tarifs à payer au niveau des services rendus. Est-ce qu'il y a quelqu'un ou un organisme qui contrôle

les tarifs, les prix que cela implique afin que cela ne déborde pas parce que, souvent, il y a un tarif donné ? Initialement c'est prévu, par exemple, pour 1 million d'euros mais cela reste rarement à 1 million. Cela passe à 2, 3, 400 millions. Qui paie ? Finalement c'est nous.

BENSAAD Myriam - Henri Kaltembacher pour la réponse.

KALTEMBACHER Henri - Vous sortez très largement de mon champ de compétences. Globalement, l'une des vertus de la réforme présentée est qu'elle fixe, à chaque fois, à qui revient le coût. Le coût revient à l'aménageur lorsque nous sommes sur de la création de nouveaux bâtiments. Elle revient au transporteur lorsqu'il s'agit de revenir à la normale. Bien entendu, tout a toujours un coût. Et à un moment ou à un autre, la vérité des coûts fait que c'est transmis au consommateur. La plupart de ces équipements sont là soit pour amener de l'énergie aux foyers (37 000 kilomètres de canalisations de gaz c'est très clairement pour l'alimentation des foyers et des clients industriels) ; en matière de produits pétroliers, c'est pareil. Nous avons parlé des deux pipelines qui traversent le département (un pipeline pétrole brut, un pipeline produits finis) mais à la fin ce sont des carburants que vous retrouvez dans votre chaudière, ou dans votre véhicule. Nous avons très peu de produits chimiques mais, la plupart du temps, ils relient une installation de production à une installation qui les consomme. Nous avons de l'oxygénéduct, un peu d'éthylène dans le nord. Ce sont vraiment des produits chimiques.

Est-ce qu'il y a un régulateur ? Oui, il n'y en a qu'un, c'est la CRE qui est là en tant que gendarme des marchés de l'énergie en matière de carburants et en matière de gaz. Il ne faut pas oublier que - ce n'était pas le « gros » de ce que nous avons à dire - non seulement le transport par canalisation est un transport sécuritaire mais également peu onéreux, ne fut-ce que parce que l'essentiel des investissements sont derrière nous. Aujourd'hui, nous exploitons un réseau - il faudrait demander à GRTgaz - et heureusement qu'ils ne nous font pas une canalisation tous les jours dans le département, nous n'y subviendrions pas y compris au niveau administratif. Globalement aujourd'hui, nous sommes plutôt dans une phase de stabilisation des réseaux, notamment des réseaux de transport. Je ne dirais peut-être pas la même chose des réseaux de distribution qui eux poursuivent l'urbanisation. Mais là aussi, quand vous construisez une maison neuve, il n'est pas anormal que vous payiez une part du raccordement à ce réseau. Le gendarme c'est essentiellement, en hydrocarbures et en gaz, la CRE.

De la salle - Est-ce qu'il y a des fourchettes de prix ?

KALTEMBACHER Henri - Si un jour vous avez vraiment, mais vraiment des insomnies, vous allez voir les conditions tarifaires mises en place par la CRE. Personnellement, j'aime bien dormir. Je ne les connais pas. Je ne vais pas m'avancer là-dedans. Ce sont des équations. Je crains quelques polytechniciens qui traînent par là-bas.

De la salle - Quel est le prix, en gros, du mètre linéaire ?

KALTEMBACHER Henri - Pour les protections de canalisation.

De la salle - Est-ce que les maires qui donnent le permis de construire des maisons individuelles, des usines ou des canalisations, sont aussi conscients quand ils signent les permis de construire, des impacts de coûts sur la collectivité ? Est-ce qu'il y a un effort d'avantages/inconvénients avant d'instruire le permis de construire ? Je pense que cela serait bien parce que le SPI ce n'est pas seulement pour l'information des collectivités locales, c'est aussi un bon mode de concertation. Je trouve qu'il serait bien que les élus réfléchissent aussi à l'implication qu'ils prennent quand ils signent le permis de construire.

KALTEMBACHER Henri - Nous pouvons apporter une réponse très simple à votre questionnement. Il a été amené par Jean Boesch. Aujourd'hui, il y a une véritable transparence vérité des coûts. Aujourd'hui, un aménageur - et du coût je mange sur votre temps de parole, chère Madame - la CAMY, par exemple, l'EPAMSA qui voudrait mettre en place un ERP à proximité d'une canalisation, en subit directement le coût.

De la salle - Il n'y a pas que les ERP. Il y a tout ce qui sort.

KALTEMBACHER Henri - Les maisons individuelles ne sont pas couvertes par cette problématique de servitudes. Il n'y a pas de renforcements des protections de canalisation liés à l'implantation d'habitats. En

clair, pour l'habitat, nous sommes plutôt, en cas d'habitats individuels, sur des protections *non edificandi* d'intérêt général de la canalisation - heureusement que j'ai eu un cours avant - et ils sont donc « couverts » de servitudes là-dessus. De la part de l'Etat, il n'y a aucun coût supplémentaire par rapport à de la construction individuelle.

BIOTTEAU Xavier - Nous disions qu'il n'y avait pas de renforcement de la sécurité pour les maisons individuelles, au titre des protections mécaniques. Il y a quand même une protection de la sécurité par d'autres mesures compensatoires. La réglementation et l'outil méthodologique nous donne toute une palette de mesures compensatoires. Les dalles sont une mesure parmi d'autres mais le risque étant le risque travaux tiers. Il y a aussi pas mal de mesures qui consistent à surveiller le réseau, à informer les propriétaires de parcelles, à surveiller les travaux qui engendrent un coût à la charge de GRTGaz. Cela ne fait pas partie de l'investissement et cela n'influe pas sur le tarif.

HUARD Laurence - J'instruis les permis de construire. Je voulais parler de l'avis de GRTGaz sur ses canalisations. Vous répondez qu'effectivement il n'y a rien d'obligatoire réglementairement pour les logements collectifs mais que, néanmoins, l'appréciation du risque est laissée à l'appréciation du maire, du service instructeur, et de l'aménageur. Quels conseils donnez-vous donc à ces intervenants notamment au maire qui est directement responsable des autorisations qu'il délivre, notamment en cas de risque ? Je pense qu'il peut être recherché. Qui répond ? A qui je passe le micro ?

BIOTTEAU Xavier - Clairement, si vous pouvez vous mettre ailleurs, c'est mieux. Nous en tant que transporteur, nous réduisons au maximum le risque. Nous respectons la réglementation. Nous faisons des études de danger. Nous allons au-delà de la réglementation pour les points singuliers. Il y a des endroits que nous avons identifiés comme étant à risques. S'il y a une évolution de l'environnement, lors de la mise à jour de l'étude de danger, nous reprenons cette évolution de l'environnement et nous amenons des mesures complémentaires qui rentrent dans nos charges d'exploitation, dans le tarif du transport que nous négocions avec la CRE. Il faut savoir que nous sommes très mal rémunérés sur ces charges d'exploitation : c'est un autre débat. Nous prendrons cela en compte. En revanche, le risque zéro n'existe pas. Nous avons parlé tout à l'heure d'éventuelles malveillances, d'éventuels attentats, si un maire a fait développer une urbanisation tout autour de nos canalisations, s'il y a des conséquences notre responsabilité est complètement engagée ; celle du maire qui aura laissé se développer, de manière complètement anarchique, l'urbanisation sera sans doute aussi un peu recherchée.

HUARD Laurence - Je veux juste compléter. Viroflay est un site urbain constitué, il n'y a pas de plaine. C'est une ville construite.

BIOTTEAU Xavier - Sur l'existant, nous avons fait les premières études en 2009. C'est une photo de l'organisation au moment de l'étude de danger. Nous la remettons à jour régulièrement. En revanche, effectivement, ce qui existait, y compris les ERP, nous avons pris en compte l'ensemble de ces éléments dans l'existant. Là, nous n'irons pas rechercher ce qui a été fait il y a 30 ou 40 ans alors que nos canalisations ont 50 ans. Maintenant, dans l'attribution des permis de construire, il est sûr que, de toute façon, il a à prendre ce risque : au minimum informer les gens qui s'installeront là.

KALTEMBACHER Henri - Il reste quand même aux maires l'arme adéquate qui est le R 111-2 du Code de l'Urbanisme. Vous risquez, dans ces cas-là, un contentieux et d'avoir à démontrer, face aux juridictions administratives la justification de « l'atteinte » R 111-2 avec soit une décision qui vous est favorable et je dirais là nous allons sans doute relever que tout le monde est d'accord ; soit une décision qui vous est défavorable mais qui a l'énorme avantage, en cas d'incident, de décharger la responsabilité du maire et de

charger la responsabilité du juge administratif. En règle générale, ils sont assez prudents dans ce genre d'affaire.

De la salle – L'avis de GRT Gaz n'aide pas les maires ?

KALTEMBACHER Henri - Il n'est pas fait pour vous aider. Il est là pour être là.

Un représentant de GRT Gaz - Légalement, on ne peut pas interdire la construction d'un lotissement. On ne peut pas non plus vous encourager à construire.

KALTEMBACHER Henri - La seule chose qui est opposable et que le maire a à sa main c'est le R 111-2 qui peut être lu, typiquement à mon avis, sur les servitudes de 5 mètres, sur la ville de Viroflay, si vous avez une bande inconstructible de 5 mètres et que vous vous retrouvez avec une espèce de couloir, entre deux immeubles en R+8, qui longe la canalisation, nous sentons bien que le maire doit pouvoir utiliser le R 111-2 sans s'attirer les foudres du juge administratif. Effectivement si vous vous retrouvez avec des canalisations de distribution et que vous interdisez l'urbanisation autour des canalisations de distribution, vous aurez du mal à justifier. Je voudrais que nous laissions la dernière intervention.

BENSAAD Myriam - Nous allons laisser la parole à Madame Wattier qui intervient au nom de la CAMY. En revanche, nous ne sommes pas sur une phase urbanisme, parce que cela a déjà été traité dans une précédente commission. Jean-Luc Smanio, présent dans la salle, nous avait fait le plaisir d'intervenir dans le cadre d'une Commission Transport Matières Dangereuses, sur la partie collectivités et urbanisme. Nous restons là dans la partie aménageur. Je vais laisser la parole à Madame Wattier.

III. Service voirie - espaces publics - accessibilité

Par Claude WATTIER, Adjointe au Chef du Service Voirie de la Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines (CAMY)

Bonjour. Je suis Claude Wattier. Je travaille au Service Voirie de la CAMY. Je vais vous présenter le projet des Graviers où nous avons rencontré le concessionnaire de Gaz Transport.

1. Champs d'action

C'est le périmètre de la CAMY

Nos principaux champs d'action sont les grands projets (dédoublage de la sortie d'autoroute, franchissement des voies ferrées, liaisons douces). Nous faisons aussi de la requalification des zones d'activités comme les Marceaux, les Closeaux. Nous aménageons des voies d'intérêt communautaire comme le giratoire de l'Eléphant Bleu à Buchelay ou la rue Denis Papin à Mantes-la-Jolie. Nous faisons l'entretien des voies, des espaces publics et de l'accessibilité.

Voici nos principales activités. En bleu, ce sont les zones d'activités : toutes les voiries en zone d'activités et en rouge toutes les voiries d'intérêt communautaire.

2. Les Graviers

Dans l'opération que je vais vous présenter, nous avons créé des infrastructures pour accueillir la zone d'activités dans Les Graviers.

a. Création d'un parc d'activités et commercial

Voici l'aménagement en cours de réalisation pour partie. Nous avons acheté des terrains pour créer un parc d'activités. Nous avons aménagé en plusieurs tranches des travaux pour accueillir des entreprises, notamment Turbo Méca pour la partie ici. Ici il y a But et Alinéa ici. Dans cette parcelle-là Leroy Merlin est en cours de construction et le bureau d'études ALMA, qui nous a présenté tout à l'heure, fait le projet de l'aménagement de cette grande parcelle.

b. Les contraintes du site

Pour la réalisation de l'aménagement de ce parc d'activités, nous avons plusieurs contraintes dont le Gaz Transport. Nous avons les champs captant, la canalisation de transport d'eau potable, le transport d'assainissement et le transport gaz.

3. Phase d'étude

En phase d'étude, au préalable, nous avons consulté le PLU, notamment le plan des servitudes qui nous a indiqué tous les réseaux traversant les parcelles. Nous avons envoyé les DT et ensuite nous avons vérifié la faisabilité technique et financière du projet.

Puis nous avons contacté le responsable du Gaz Transport à Mantes-la-Ville pour lui présenter l'ensemble du projet et nous donner toutes les préconisations autant sur les voies que sur l'aménagement futur des parcelles.

Il nous a transmis ses préconisations générales. Ensuite, nous avons réalisé des sondages pour vérifier la profondeur des réseaux. Nous avons donc lancé des DICT terrassés par une entreprise agréée par Gaz Transport. Nous avons fait un relevé géomètre de la canalisation et nous avons transmis tous ces éléments pour constituer le dossier pro au maître d'œuvre.

Puis nous avons échangé à nouveau avec le Gaz Transport pour valider ce que nous allions mettre dans le marché d'appel d'offres. Il s'agit là du PLU de Buchelay qui nous a permis de voir qu'il y a des champs captant ici. Le réseau d'eau ne figure pas là parce que je n'ai pris qu'un extrait. Ici nous voyons figurer la canalisation

de Gaz Transport. Ce plan est extrait uniquement du plan des servitudes mais cela ne figure pas dans le plan général du PLU. En revanche, le trait est moins épais que ce que vous disiez tout à l'heure. Vous nous disiez que le trait était très large.

BIOTTEAU Xavier - Cela dépend de l'échelle.

WATTIER Claude - Ici, c'est le plan des sondages puisque, en fait, nous avons aménagé cette voie ici, le long de l'autoroute. Vous recroisez le Gaz Transport ici et ici. Nous avons fait des sondages à chaque extrémité.

Voilà le plan masse que nous avons eu suite aux relevés de la conduite de gaz.

4. Phase travaux

Cela veut dire que nous avons lancé des appels d'offres, attribué le marché et retenu l'entreprise. Suite à cela, l'entreprise fait sa DICT. Nous faisons une réunion sur site avec le contrôleur de travaux Gaz Transport, en présence du maître d'œuvre, du maître d'ouvrage, de l'entreprise mandataire du marché et le coordonateur STS pour valider toutes les préconisations qui nous ont été transmises au préalable.

Ensuite, nous refaisons une nouvelle campagne de séries de sondages avec l'entreprise ayant eu le marché à chaque franchissement de la conduite de gaz. Soit GRT nous demande tout de suite de mettre les plaques de recouvrement jaune, soit il nous demande, en phase travaux, de les mettre ensuite.

Ensuite, le Gaz Transport nous implante les bornes sur tout le tracé de la conduite pour qu'en phase chantier nous n'ayons pas de souci. Le concessionnaire est là à chaque terrassement proche de la grande plaque.

Nous faisons un relevé géomètre par géolocalisation et après nous mettons les... Voilà un exemple de protection, les plaques jaunes que nous demande Gaz Transport.

Là c'était l'interface entre les différents projets puisque nous aménageons les voies qui vont desservir la zone d'activités mais nous sommes l'interlocuteur des aménageurs. Nous n'aménageons pas donc nous n'avons pas

de Porter à Connaissance. En revanche, nous informons les aménageurs des risques et des servitudes qu'il y a sur les terrains.

Je ne sais pas si vous avez des questions ?

DUMONT Corinne - Quel est le diamètre de la canalisation qui traverse cette zone artisanale et commerciale ?

WATTIER Claude - 200.

DUMONT Corinne - Est-ce que l'éloignement des lieux destinés à recevoir du public... ?

WATTIER Claude - La préconisation que nous n'avons pas vue dans le document c'était 5 mètres de part et d'autre de la canalisation.

DUMONT Corinne - Pas d'autres contraintes ?

WATTIER Claude - Nous, on nous a demandé de faire la protection mécanique.

DUMONT Corinne - Les plaques que vous nous montrez en photo sont des plaques d'avertissement ?

WATTIER Claude - De recouvrement.

DUMONT Corinne - Quelle est leur épaisseur ?

BOESCH Jean - Cela résiste. Les plaques qui sont soit en béton, soit en polyéthylène - vous l'avez vu sur la photo - ont été calculées pour résister à la plus forte pelle mécanique que nous sommes susceptibles d'utiliser dans le cadre d'un chantier de voirie.

DUMONT Corinne - Donc cela protège du risque d'accrochage ?

BOESCH Jean - Cela empêche tout engin de chantier d'accéder à la canalisation.

DUMONT Corinne - Mais cela n'exclut pas les autres risques ?

BOESCH Jean - C'est-à-dire les autres risques ?

DUMONT Corinne - Les autres risques pouvant advenir sur une canalisation de gaz. Nous partons du postulat que le risque majeur c'est l'accrochage, soit. Mais selon la documentation disponible, selon la bibliographie, c'est un des risques.

BOESCH Jean - Tout à fait.

DUMONT Corinne - Le facteur humain est un risque très important. Il y a la corrosion. Il y a des surpressions, des tas d'autres facteurs. A ma connaissance, le risque d'accrochage n'entre que pour 30 % dans les risques liés aux accidents.

BOESCH Jean - Vous avez raison. C'est l'ordre de grandeur. Mais en revanche, une autre information est à ajouter à cette donnée qui est très importante aussi : le fait que toutes les ruptures de canalisation de gaz depuis que nous en construisons en France et en Europe sont dues à des travaux. Les causes intrinsèques liées au vieillissement de la canalisation, au fait qu'elle aurait été mal construite, qu'il y ait des défauts de soudure, des défauts sur la canalisation en elle-même, toutes les fuites dues à des causes intrinsèques et non à des causes extérieures ont été limitées à un diamètre maximal de 12 mm dans le retour d'expérience très fourni sur les transporteurs en Europe. Cela nous permet de dire que nous ne redoutons pas, aujourd'hui,

hors des zones à risque sismique ou de mouvement de terrain, de ruptures de canalisation de gaz qui soient dues à autre chose que des travaux.

J'en profite, puisque j'ai la parole, pour faire un commentaire sur votre intervention très intéressante. Je trouve particulièrement que ce qui est intéressant dans ce que vous avez dit c'est que vous êtes un aménageur particulier qui n'est pas constructeur d'ERP, mais un aménageur de zone qui anticipe des futures implantations puisque vous avez parlé de Leroy Merlin, etc. qui peuvent être des établissements recevant du public. Vous avez fait une intervention en amont et je trouve cela très intéressant parce que cette intervention en amont, a priori, n'est pas réglementairement concernée par l'obligation de dalles et vous avez anticipé les préoccupations de ceux qui allaient construire des bâtiments ensuite qui seront des ERP, des IGH. En posant des dalles au début de l'aménagement de la zone...

WATTIER Claude - Nous avons fait la pose des dalles sur...parce qu'en fait Gaz Transport n'intervient qu'avec le permis d'aménager.

BOESCH Jean - Autant pour moi. Je croyais que vous aviez fait un truc encore plus super qui consistait à mettre des dalles dans l'ensemble de la zone.

WATTIER Claude - En plus c'est GRTGaz qui va payer les dalles !

BOESCH Jean - Cela veut dire que Leroy Merlin et les autres devront faire la même chose le jour où ils déposeront leur permis de construire. A leur tour, ils devront faire cette fameuse Analyse de Compatibilité qui leur dira qu'il faut sans doute poser des dalles là où ils s'implanteront.

De la salle - Cela a été fait.

KALTEMBACHER Henri - Reste-t-il quelques questions encore ? Ou l'assistance, comme le sujet, est un peu épuisée ? Il ne me reste qu'à vous remercier. Excusez Monsieur le sous-préfet qui a dû se sauver un petit peu plus tôt que prévu.

Conclusion

Par Henri KALTEMBACHER

Il ne me reste qu'à conclure. Ne vous inquiétez pas je serai très, très rapide. Je voudrais remercier :

- l'ensemble des intervenants qui nous viennent des plus hautes sphères et qui nous ont présenté la réglementation ;
- les gens qui nous ont présenté leur expérience de terrain. A un moment, c'est bien beau la réglementation mais il faut quand même la mettre en œuvre. C'est toujours intéressant de voir comment elle est mise en œuvre

L'équipe du SPI, fidèle à sa tradition, vous a présenté des petits rafraîchissements.

Il ne me reste plus qu'à vous remercier de votre participation. N'oubliez pas qu'il y a d'autres manifestations à venir pour le SPI :

- une à Saint-Germain-en-Laye le 8 octobre en matière de dépôts sauvages de déchets. Elle avait déjà eu lieu dans le Mantois mais nous sommes un peu victimes de notre succès ;
- également le septième Conseil d'Orientation du SPI le 5 novembre à Mantes à la CAMY. N'oubliez pas ces deux rendez-vous.