

COMPTE RENDU

SUP / CANA
VAUCLUSE
30 MARS 2018



Compte-Rendu

Servitude d'Unité Publique : « Maitrise de l'urbanisation à proximité des canalisations de transports de matières dangereuses - Vaucluse »

30/03/18 Avignon

Présents :

	Prénom	Nom	Organisme
Collège de l'État et des étabs publics	Nadine	Beaufils	DREAL Paca
	Pascal	Tanguy	DCSEA / MCTODN
	Edith	Gilhard	DDT 84
	Jean-Noël	Locatelli	DDT 84
	Jérémie	Michel	DREAL PACA/SPR/USSC
	Hubert	Fombonne	DREAL PACA/SPR/UCIM
	Isabelle	Saracco	DREAL Paca
Collège des collectivités	Florence	Bizard	Commune d'Avignon
	Didier	Paoli	Commune d'Avignon
	Jean	Azema	Commune de Caderousse
	Carole	Laurent	Commune de Caderousse
	Kevin	Gallmann	Commune de Chateauneuf-De-Gadagne
	Cécile	Lenormand	Commune de Chateauneuf-De-Gadagne
	Jean-Marie	Grosset	Commune de Grillon
	Gilbert	Chazal	Commune de Jonquerettes
	Valérie	Siat	Commune de Jonquières
	Maurice	Sabatier	Commune de Lamotte-du-Rhône
	Valérie	Cortade	Commune de Le Pontet
	Christian	Peyron	Commune de Mondragon
	Guillaume	Martin	Commune de Pertuis
	Andre	Covezancon	Commune de Robion
	Gisèle	Clement	Commune de Serignan-du-Comtat
	Sandra	Meyer	Commune de Sorgues
	Christian	Sambuchi	Commune de Sorgues
	Gérard	San Jullian	Commune de Travaillan
	Alain	Besucco	Commune d'Uchaux
	Catherine	Barale	Commune de Valreas
	Nelly	Guedon	Commune de Vedene
	Edith	Sotton	Commune d'Entraigues-Sur-La-Sorgue
	Maria	Guazzi	Commune des Beaumes-De-Venise
	Olivier	Paul	Commune Le Pontet
	Marie -Pierre	Nony	CCEPG - Enclave des Papes de Grignan
	Corinne	Stéfani	CCPSMV - Pays des Sorgues et des Monts de Vaucluse
	Elodie	Paulhan	CCRLP - Rhône-Lez-Provence
Collège des Industriels	Vincent	Calcagno	Société TRAPIL
	Arnaud	Pichon	SPMR
	Florent	Giordanetto	GRTgaz
	Véronique	Thevenet	GRTgaz
	Jacques	Vatbois	TRANSETHYLENE

Rédaction : Shirley Vormbrock & Gwénaëlle Hourdin, SPPI PACA

Validation : Intervenants avant le 18 mai, participants avant le 30 mai.

Présentations : Sur le site internet du SPPI PACA <http://www.spppi-paca.org/a/392/?pr=1>

Ordre du jour :
Introduction
État des lieux des canalisations de transports dans le Vaucluse

- o GRTgaz (Mme Thevenet)
- o TRAPIL/SPMR (M. Pichon)
- o Transéthylène (M. Vatbois)

Maitrise de l'urbanisation

- o Instauration des nouvelles servitudes SUP
- o Exemple de mise en compatibilité (démarche)

DREAL

SPMR

Responsabilité des collectivités dans la sécurité des travaux

Transéthylène

Glossaire
CODERST : Conseil départemental de l'environnement, des risques sanitaires et technologiques

DT/DICT : Déclaration de Travaux/Déclaration d'intention de commencement des travaux

EDD : Etude de danger

ERP : Établissement recevant du public.

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

GU : Guichet Unique.

IGH : Immeuble de grande hauteur.

MOA : Maître d'Ouvrage

ODC : Oléoducs de Défense Commune

SIG : Système d'Information Géographique

SPMR : Société du Pipeline Méditerranée Rhône

SUP/CANA : Servitudes d'Utilités Publiques à proximité des Canalisations

Introduction

Le transport de fluide dangereux par pipeline est le moyen le plus sûr. Si l'on ramène à la tonne transportée ou au kilomètre parcouru, par rapport à d'autres moyens de transport type SNCF ou camion, c'est le moyen le plus sûr et à privilégier du point de vue des pouvoirs publics. Pour autant, ces ouvrages, qui transportent des produits dangereux, présentent des potentiels de dangers et portent à conséquences quand il y a un accident. Ces sujets ont des enjeux forts, même si la probabilité d'accident est très faible. La cause principale de ces accidents est souvent des agressions par travaux publics. De la même manière, quand un semi-remorque qui transporte du gaz ou des produits pétroliers est couché sur l'autoroute, pour le dépoter, il faut couper l'autoroute avec une demi-journée d'interruption, d'où l'intérêt des transports par canalisations.

État des lieux des canalisations de transports dans le 84

(Véronique Thevenet, GRTgaz)

cf. [présentation](#)

Les missions de GRTgaz:

- Assurer une mission de service public pour la sécurité d'approvisionnement gaz,
- Faciliter l'accès au marché et favoriser la rencontre entre l'offre et la demande de gaz,
- Raccorder et livrer en gaz : distributeurs et clients industriels,
- Acheminer/transporter le gaz pour le compte des expéditeurs.

Le transport de gaz par canalisation est reconnu comme le mode de transport le plus sûr et de moindre impact pour l'environnement.

Les caractéristiques de nos ouvrages sont essentiellement des canalisations de diamètre 80 à 1200 mm, en acier, pour une pression comprise entre 16 et 94 bar. Elles sont enfouies de 0,60 à 1 mètre et sont visibles par des balises et bornes. Elles sont implantées en domaine privé (environ 80 %) et en domaine public, et découlent d'une bande de servitude d'implantation et de passage de dimension variable pouvant aller jusqu'à 20 mètres.

Petit focus sur les 32 400 kilomètres de réseau niveau national : en Région PACA, il y a 1 461 km de réseau, 2 stations de compression et deux interconnexions. Nous avons 291 communes desservies avec 24 millions d'euros investis dans la Région PACA et 16 millions d'euros de commandes passées aux entreprises de la Région.

Les premières SUP reposent sur des textes de plus d'un siècle : la servitude I3. Depuis 2006, la

prise en compte des risques associés aux ouvrages de transport de matières dangereuses est devenue beaucoup plus structurante. À partir de 2012, l'évolution et la mise en cohérence du Code de l'Environnement et du code de l'Urbanisme font apparaître les SUP pour la maîtrise de l'urbanisation (SUP 1, SUP 2 et SUP 3). Depuis janvier 2018, le maire doit informer GRTgaz de toutes les demandes de permis de construire, de certificat d'urbanisme opérationnel ou de permis d'aménager concernant un projet situé dans la zone SUP 1.

Les deux types de SUP liés aux ouvrages de transport de gaz naturel:

- La SUP d'implantation et de passage : la servitude I3

L'objectif est de permettre la pose, l'exploitation, la maintenance et la protection des ouvrages.

Dans cette bande de terrain d'une largeur maximale de 20 mètres sont interdit :

- Les constructions,
- La modification du profil du terrain,
- Les plantations d'arbres ou arbustes dont la taille adulte sera supérieure à 2,7 mètres de hauteur et toutes pratiques culturales dépassant plus de 0,6 mètre de profondeur,
- La pose de réseaux et branchements en parallèle.

Il y a opposition de GRTgaz en cas de consultation pour une construction ou aménagement dans la bande de servitude d'implantation.

- Les SUP d'effets pour la maîtrise de l'urbanisation

L'objectif est de limiter l'exposition des riverains aux risques résiduels occasionnés par les ouvrages de transport de matières dangereuses. Elles matérialisent les risques (zones de dangers) pour une prise en compte dans le développement urbain. Ces servitudes encadrent strictement la construction ou l'extension d'ERP de plus de 100 personnes et d'IGH avec des pièces obligatoires dans l'instruction de Permis de Construire.

GRTgaz alertera sur le risque en cas de projet de densification dans les SUP 1, mais ne s'y opposera pas.

Ces servitudes doivent être mentionnées sur la liste des servitudes des documents d'urbanisme et des éléments cartographiques associés. Il y a une prise en compte également de ces SUP dans les autres pièces des documents d'urbanisme.

Question

Complément M. le Secrétaire général

Pour votre information, ces servitudes concernent tout le monde, y compris l'État. Nous avons un projet de construction, d'une maison d'arrêt en Vaucluse, et dans notre recherche de terrain nous avons été heurtés à ce problème et obligés de renoncer à un terrain qu'on avait envisagé initialement, car il y avait précisément des canalisations de ce type.

(Arnaud Pichon, TRAPIL/SPMR)

Cf : [Présentation](#)

La société SPMR est un réseau qui transporte de l'hydrocarbure raffiné répondant aux spécifications françaises et suisses. Nous sommes un réseau construit depuis 1968 sous le régime de l'intérêt général, avec en totalité environ 760 km avec différents diamètres et débits de canalisations. Cela équivaut à 800 camions sur la route par jour.

Plus spécifiquement dans le Vaucluse, on traverse 9 communes, soit un linéaire d'environ 47 km, avec 11 communes dans la SUP 1.

Les bandes de danger (SUP):

- La SUP 1 fait 145 mètres de part et d'autre de la canalisation. La délivrance du Permis de Construire d'un ERP ou d'un IGH est conditionnée à la fourniture d'une analyse de compatibilité démontrant l'acceptabilité de la situation. La compatibilité du projet peut être atteinte par la mise en place de mesures compensatoires qui sont à la charge de

l'aménageur.

- Concernant la SUP 2, de 15 mètres de part et d'autre de la canalisation, il est interdit de construire un ERP relevant de la 1^{re} à la 3^e catégorie (plus de 300 personnes).
- Et la SUP 3, de 10 mètres de part et d'autre de la canalisation, il est interdit de construire un établissement recevant du public de plus de 100 personnes.

Nous sommes un réseau enterré, mais visible au niveau du sol grâce à des balises de repérage. N'hésitez pas à passer à travers le GU, moyen sûr et fiable aujourd'hui pour communiquer entre les tiers. C'est réglementaire, et devenu obligatoire, pour tout ce qui concerne les travaux souterrains.

Questions

Complément TRAPIL

La société SPMR est propriétaire et transporteur du pipeline. La société TRAPIL, en tant que prestataire de la société SPMR, est chargée d'exploiter le bail et de gérer l'activité. TRAPIL est une société exploitant différents réseaux en France dont notamment le réseau ODC, de l'OTAN. C'est pour cela que vous pouvez avoir, dans différents courriers, l'apparition du mot TRAPIL.

Comment se fait-il que la commune de Jonquerettes n'y figure pas ?

Réponse Arnaud Pichon, TRAPIL/SPMR

Cela peut faire partie des confusions que vous pouvez avoir. TRAPIL est un exploitant, c'est-à-dire, qu'il existe différents réseaux (ODC et SPMR), exploités par TRAPIL. Sur Jonquerettes, c'est sûrement l'ODC qui passe et non pas le réseau SPMR. C'est un réseau différent et je représente uniquement le réseau SPMR.

Maitrise de l'urbanisation

Instauration des nouvelles servitudes SUP (Hubert Fombonne et Jérémie Michel DREAL)

Cf : [Présentation](#)

Le Vaucluse est un département très bien « servi » puisque vous avez 9 transporteurs présents, et à titre d'exemple la somme des kilomètres traversés de vos communes représente 600 km. Nous avons déjà mené cet exercice pour les départements 04, 05, 06, 83... et la somme de ces quatre est de 800 km.

La dangerosité même des produits transportés a amené à ce que ces ouvrages soient réglementés, inscrits aujourd'hui dans le code de l'environnement, sur un principe classique d'avoir une autorisation du préfet avant de pouvoir construire et exploiter ces ouvrages, avec un dossier qui comprend une étude d'impact, une étude de dangers, une enquête publique, etc.

Cette réglementation impose des règles précises de construction, de suivi de ces ouvrages, de mise en place de plans de secours pour faire face à des situations accidentelles, et une police de l'environnement de contrôle exercé par la DREAL sous l'autorité du Préfet. Elle a prévu notamment que ces transporteurs réalisent des études de dangers tous les 5 ans, afin d'analyser l'évolution de l'environnement de ces ouvrages, de réexaminer précisément les phénomènes dangereux susceptibles de se produire (percement d'ouvrage suite à une corrosion, scénario de rupture d'ouvrage). Ces ouvrages peuvent faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique, instaurant des Servitude d'utilité publique d'implantation lors de la construction.

Aujourd'hui nous allons parler de servitudes dites de dangers, avec trois zones de dangers :

- La zone des dangers très graves pour la vie humaine : délimite la zone des effets létaux significatifs à hauteur de 5 %,
- La zone des dangers graves pour la vie humaine : délimite la zone des premiers effets létaux à hauteur de 1 %,
- La zone des dangers significatifs pour la vie humaine : délimite la zone des blessures.

Avant l'apparition en 2012, avec le décret n°2012-615 du 2 mai 2012, de la réglementation sur les

SUP pour la maîtrise de l'urbanisation autour des canalisations de transport de matières dangereuses, il y avait déjà eu un porter à connaissance que vous aviez dû recevoir, vous collectivités, indiquant l'existence des ouvrages et leurs risques associés et précisant les recommandations à prendre en compte pour limiter l'urbanisation à proximité immédiate de ces ouvrages.

Aujourd'hui la réglementation a évolué sur la forme. Nous sommes dans une phase où nous allons instituer des arrêtés de SUP, même si ces derniers emportent les mêmes effets sur le fond que le porter à connaissance précité, mais avec un fond plus robuste. Il n'y a pas d'atténuation des dispositions de maîtrise que nous portons aujourd'hui. Ces dispositions sont de deux types et visent uniquement les ERP et IGH. L'habitat individuel et le logement ne sont pas concernés par ses contraintes d'implantation à proximité des canalisations de transport.

Cette typologie de construction est prise en compte par le transporteur. C'est pour cela que nous vous demandons, à chaque fois que vous délivrez un permis de construire, un certificat d'urbanisme ou un permis d'aménager dans ces zones, de faire une copie du permis ou du certificat délivré au transporteur pour qu'il puisse prendre en compte le fait qu'il y ait une augmentation de la densité de la population à proximité. Il y a des textes réglementaires qui obligent le transporteur à renforcer la sécurité de son ouvrage pour rendre acceptable son implantation. Par contre, il y a des dispositions plus strictes et des interdictions qui concernent les établissements accueillant du public supérieurs à 100 personnes et les IGH. Par rapport à d'autres réglementations sur les risques, il faut avoir en tête que la portée de cette maîtrise de l'urbanisation vise :

- les ERP-IGH >300 personnes dans la zone de dangers graves (zone de premiers effets létaux),
- les ERP-IGH >100 personnes dans la zone dangers très graves (zones des effets létaux significatifs).

Il n'est pas nécessaire, sur un permis de lotissement, de demander l'avis de la DREAL ou Préfecture.

Pour information, le code de l'urbanisme Art R 431-16 CU a été modifié.

Nouveau dispositif :

- les largeurs en mètre des SUP 1, 2 et 3 sont mentionnées systématiquement dans les arrêtés préfectoraux de SUP,
- Seule la SUP 1 est représentée dans la cartographie associée aux arrêtés préfectoraux de SUP.

Dans le département du Vaucluse, la plus grande largeur de la bande SUP 1 est autour de 350 mètres. Cette bande est déterminée dans les études de dangers et dépend du fluide transporté, du diamètre de l'ouvrage, du débit... Dans la zone SUP 1, la délivrance d'un permis de construire est relatif à un projet d'ERP supérieur à 100 personnes ou à un IGH subordonnée à la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur. Il demeure des zones totalement en interdiction comme les plus proches et immédiates de l'ouvrage : SUP 2 et 3.

Les modalités de mise en place des SUP de maîtrise des risques à proximité des canalisations :

- Les préfets prennent après avis des CODERST des arrêtés de SUP pour toutes les communes traversées par des canalisations de transport ou touchées par leurs bandes d'effets,
- Les contraintes d'urbanisme des arrêtés SUP doivent être intégrées dans les PLU ou cartes communales, et immédiatement prises en compte dans l'instruction des certificats d'urbanisme,
- Les contraintes d'implantation mentionnées dans les arrêtés de SUP sont strictement limitées aux ERP et IGH, en continuité avec celles déjà prises en compte dans le cadre des PAC.

L'ouvrage n'est pas forcément centré sur la borne. Quand vous avez un projet d'ERP, la consultation du transporteur est nécessaire. En outre, ce sont les risques de malveillance qui ont conduit à fixer

l'échelle au 25millièmes.

Le rôle des maires en résumé :

- Annexer dès que possible au PLU, ou à défaut à la carte communale, les arrêtés de SUP à venir, avec la cartographie associée,
- Informer les aménageurs, porteurs de projets d'ERP ou IGH, qui s'interrogent sur les contraintes applicables : nécessité de fournir une analyse de compatibilité avec avis favorable (plaquette SUP aménageurs Ineris/Amaris),
- Vérifier, avant toute ouverture d'ERP > 100 personnes ou IGH neuf ou agrandi dans la SUP1 que le transporteur a délivré le certificat de vérification de la mise en place des mesures de renforcement de la sécurité de la canalisation éventuellement nécessaires.

Les contraintes d'implantation mentionnées dans les arrêtés de SUP visent l'ouverture des ERP et des IGH. Par conséquent, ces SUP s'appliquent pour les projets nécessitant un permis de construire ainsi que pour ceux consistant en un changement de destination sans permis de construire. Les articles R.122-22 et R.123-22 du code de la construction et de l'habitation ont été modifiés pour clarifier les obligations du maire sur la vérification de la mise en place le cas échéant des mesures de protection de la canalisation de transport avant ouverture de l'ERP ou de l'IGH.

Questions

Est-ce que cela veut dire que l'on ne peut pas avoir d'intégration sur nos SIG ?

Réponse DREAL

Il y a un dispositif très encadré qui vise à limiter la diffusion de ces données au format vectoriel au sein des collectivités publiques, sous réserve de signer des conventions qui vont nominativement désigner quelqu'un responsable de ces données, à l'intérieur de la structure, afin d'éviter la fuite. La DREAL va passer une convention avec la DDT du 84 pour qu'une personne soit pleinement responsable de ces données sensibles, et ensuite chaque commune qui voudrait récupérer ces données devra signer une convention entre la DDT et la collectivité.

Pour la commune, qui serait responsable ?

Réponse DREAL

C'est celui qui reçoit et conserve les données au format vectoriel, comme le chef de service. Libre à vous de désigner la personne.

La prise en compte des SUP, dans le cadre de l'instruction, s'adresse à toutes les demandes déposées et pas uniquement aux certificats d'urbanisme ?

Réponse DREAL

Cela s'applique au permis de construire et à l'ouverture.

Complément Transporteurs

En tant que transporteurs, nous vous invitons à nous consulter sur tous les documents, notamment les certificats, mais aussi les Déclarations Préalables et Autorisations de Travaux. Autant être informé de suite des contraintes qui sont liées à l'organisation.

Depuis le 01.01.2018, l'obligation d'informer le transporteur de toute demande de permis de construire, de certificat d'urbanisme opérationnel ou de permis d'aménager concernant un projet situé dans l'une des zones précitées de nos ouvrages (Art. R. 555-30-1. – I issu du code de l'environnement, créé par le décret n° 2017-1557 du 10 novembre 2017)

Sur ma commune, nous avons le pipeline qui passe, nous vous avons consulté pour avis pour une DP de division foncière. La parcelle est impactée par le passage de la canalisation et vous nous avons répondu que la construction devait se situer à 15 mètres au minimum de part et d'autre de la canalisation. La réponse concernait tout type de projet ou uniquement un ERP ?

Réponse

Tout type de projet. Nous sommes sur des constructions individuelles qui sortent du cadre des

SUP 1, 2 et 3. Les SUP concernent uniquement les ERP supérieurs à 100 personnes. Nous avons d'autres servitudes, dites fortes et faibles, qui sont les servitudes de construction et de passage. Ces servitudes ont été signées avec tous les propriétaires.

Maitrise de l'urbanisation

Exemple de mise en compatibilité – démarche (A.Pichon, SPMR)

Cf : [Présentation](#)

Nous allons nous concentrer sur l'analyse de compatibilité qui aura pour résultat de donner un avis favorable ou non à l'aménagement d'ERP.

Quelques textes réglementaires :

- Code de l'Environnement,
- Code de l'Urbanisme,
- Arrêté Multifluide,
- Guide méthodologique GESIP.

Cela se traduit par les SUP 1, 2 et 3.

Les distances présentes sont propres au SPMR. Chaque transporteur à sa propre distance.

Comment cela marche ?

Dans l'arrêté multifluide, vous avez l'annexe 2 qui est très explicite sur le fonctionnement. Une fois ce schéma en tête, vous avez tout compris.

Plusieurs étapes :

- Le MOA doit prendre contact avec le transporteur, via un CERFA dans lequel il décrit son identité, le type d'ERP, les effectifs et y joint un plan. Il demande donc au transporteur les éléments nécessaires à la réalisation de l'analyse de compatibilité en utilisant le formulaire de l'annexe 3,
- Le transporteur délivre ces éléments au MOA. D'un point de vue réglementaire, le transporteur dispose de 1 mois pour répondre à l'annexe 4,
- Le MOA réalise l'analyse de compatibilité et la soumet à l'avis du transporteur selon la méthodologie décrite en annexe 5,
- Le transporteur donne sous 2 mois, au MOA, son avis sur l'analyse de compatibilité.

En cas d'avis défavorable, l'aménageur peut soumettre l'avis à un organisme agréé puis au préfet. Dans ce cas, c'est au préfet que revient l'accord ou non d'ERP dans la zone d'effets.

L'analyse de compatibilité se fait avant la dépose du permis de construire. Dans le CERFA 13409, vous avez la pièce PC16-2 qui définit l'analyse comme pièce à joindre au permis de construire, et qui est aujourd'hui très souvent manquante.

L'analyse peut conclure à la mise en place de dalles de protection aux frais de l'aménageur. Nous établissons une convention entre l'aménageur et le SPMR. À l'issue de la pose, le transporteur établit un CERFA où il atteste que la dalle de protection a bien été posée sur tels et tels linéaires, pour qu'ensuite le Maire puisse délivrer l'ouverture de l'ERP. Le CERFA est délivré et envoyé, une fois les travaux de protection finis, par SPMR.

Nous avons souvent la question vis-à-vis d'autres typologies de construction d'immeuble collectif. La philosophie de la réglementation est de protéger la population, et la question légitime est : comment pouvons-nous traiter un immeuble d'habitation collectif de 300 personnes qui s'installe à 15 mètres des canalisations ? Nous en tant que transporteur nous ne pouvons pas imposer. Le ministère en charge de l'écologie a fait une note en janvier 2016 en essayant de répondre à cette question. Il est techniquement difficile de conditionner une règle à une densification d'urbanisation, et nous sommes obligés de nous appuyer sur ce qui existe dans le code de l'urbanisme. La réglementation prévoit que c'est au transporteur de prendre en compte les modifications de l'environnement immédiat autour de son pipe, contrairement aux IGH et ERP où c'est le porteur du projet qui doit regarder la compatibilité, et le cas échéant renforcer la sécurité.

Questions

Comment faisons-nous pour les ERP existants ?

Réponse SPMR

Les ERP, qui sont antérieurs à la réglementation, ont été pris en compte dans nos études de dangers faites en 2009 et 2014. Nous avons utilisé cette même matrice pour implanter les ERP et la population environnante, et mis en place des moyens types surveillance aérienne, terrestre ou balisage renforcé...

Complément

Pour les ERP existants, le renforcement de la sécurité est à la charge du transporteur, de la même façon si c'est rendu nécessaire, car il y a des densifications de l'habitat individuel qui s'opère. Par contre, pour un aménageur d'un nouvel ERP ou IGH (et/ou pour tout projet de modification d'un ERP ou IGH existant), ces mêmes mesures sont à la charge financière de l'aménageur.

Comment cela se passe-t-il entre ce qui a été fait en 2009 et aujourd'hui ? Des SUP vont être de nouveau instituées en 2018...

Réponse SPMR

Nous faisons des études tous les 5 ans : 2009 et 2014.

Complément

La réglementation des SUP s'applique depuis le 5 mars 2014. Nous avons demandé de faire ces procédures d'analyse de compatibilité depuis l'arrêté du 5 mars 2014.

L'arrêté multifluide de 2006 a demandé, à l'occasion des EDD à remettre en 2009, de faire la situation sur l'implantation des ouvrages de transport vis-à-vis des ERP existants avec une date de mise en œuvre des mesures de renforcement fixées par les textes en 2012 pour l'essentiel. Depuis 2006, pour les ERP existants, les mesures ont été mises en place et achevées. Il ne reste aujourd'hui que les nouveaux projets. En 2006, la réglementation a fixé l'obligation de la remise des EDD à partir de 2009, et a fixé les principes de maîtrise d'organisation qui sont toujours les mêmes. Les portées à connaissances sont variables selon les départements. Entre temps, il y a eu une nouvelle version des EDD en 2014, mais qui modifie peu les distances.

C'est une application immédiate ou devons-nous attendre d'avoir les arrêtés préfectoraux ?

Réponse SPMR

Aujourd'hui, c'est présent dans les CERFA des permis de construire.

Remarque

Cela sera déjà compliqué, avec une carte au 25 millième, de définir jusqu'où l'on va pour le faire appliquer. Aujourd'hui, je ne suis pas sûr d'avoir, à part la servitude I3, les périmètres jusqu'à 350 mètres de chaque côté des canalisations.

Réponse SPMR

Les périmètres sont sur les cartes que vous allez avoir.

Remarque

Le problème étant d'avoir connaissance de ces distances. Il y a obligation d'informer le transporteur de tout projet d'urbanisme situé dans la SUP 1. Le texte fondateur est de 2012 et était juridiquement un peu bancal. Mais depuis le 1^{er} janvier 2018, même si les SUP ne sont pas instituées, il y a obligation de consulter le transporteur.

Complément DREAL

Aujourd'hui, vous avez le porter à connaissance qui vous a indiqué les distances d'effets qui valent aux SUP dont on parle, mais sans avoir une cartographie et avec une imprécision sur le départ, vu que la canalisation n'était pas tracée ou repérée. De façon approximative, si l'on vous a dit autour de 200 mètres autour de l'ouvrage, vous allez avoir une bande de 400 mètres et puis prendre 50

mètres de marge. Vous allez prendre une sécurité et, dans cette bande, consulter le transporteur.

Complément DREAL

Ces distances de dangers ne sont pas nouvelles et existent depuis la diffusion des porters à connaissance. Les collectivités nous consultent sur ces zones de dangers pour maîtriser l'urbanisation dans ces zones. Les SUP vont être prises par arrêtés pour acter qu'elles sont d'utilité publique, mais ces zones de dangers existaient. Elles apparaissent souvent dans vos plans de zonage et vous pouvez vous en servir.

Complément

Le coût d'une prise en considération de la contrainte en amont par l'aménageur équivaut à 10 fois moins qu'au moment du permis délivré refusé. Tout le monde a intérêt à ce que le problème soit soulevé le plus tôt possible pour voir les mesures possibles à la réalisation du projet.

Complément SPMR

En termes de délai, nous avons 1 mois pour répondre à l'annexe 4 et 2 mois pour donner notre avis sur l'analyse de compatibilité. Cela fait déjà 3 mois pour nous, et le temps que l'aménageur fasse son analyse...

Présentation du réseau Transéthylène

Responsabilité des collectivités dans la sécurité des travaux (J. Vatbois, Transéthylène)

Cf : [Présentation](#) – *Présentation du réseau Transéthylène*

Cf : [Présentation](#) – *Les responsabilités des maîtres d'ouvrage et des exploitants de réseaux dans la sécurité des travaux*

La société Transéthylène est une filiale du groupe Total. Nous exploitons une canalisation, créée en 1970, qui traverse plusieurs communes du département 84 et qui transporte de l'éthylène, produit classé extrêmement inflammable. Elle a deux diamètres de 200 mm et 250 mm, en acier. Elle a un classement de transport de produit chimique avec une servitude I5 et un statut d'intérêt général. Cette canalisation part de Martigues jusqu'à Saint-Auban (04), au Sud de Sisteron, et traverse donc le sud du Vaucluse.

À titre d'exemple, pour la Bastide des Jourdans, lors de nos EDD en 2009, nous avons pris en compte toutes les populations incluses dans ces SUP pour décider si l'ouvrage était conforme ou non, et s'il fallait mettre des protections supplémentaires.

La sécurité des réseaux par rapport aux travaux réalisés à proximité :

- **Le point de vue du responsable de projet :**

À titre d'exemple, en 2016, en PACA, 16 chantiers ont été découverts non déclarés à proximité de nos canalisations.

Le processus DT/DICT en 9 étapes, instauré en 2012 :

L'INERIS anime le guichet unique où l'on va créer un identifiant et déclarer son chantier. Il faut déclarer tous les travaux pouvant avoir un impact sur les réseaux souterrains, à l'exception des travaux agricoles de préparation superficielle du sol et à une profondeur n'excédant pas 40 cm.

1. Le responsable de projet envoie une DT aux exploitants de réseaux

- Créer son espace personnel,
- Tracer l'emprise du chantier,
- Compléter le formulaire de DT directement sur le site. Il est important qu'elle soit faite en conformité,
- Le demandeur reçoit une liste des exploitants concernés par son chantier, les différents formulaires de DT avec les adresses des exploitants préremplies, un plan de l'emprise du chantier et un fichier reprenant toutes les informations,

- Au préalable, les exploitants ont dû déclarer leurs réseaux auprès de l'INERIS. Le site a donc une banque de données géoréférencées de tous les réseaux et va pouvoir définir, sur la carte de France, l'emplacement de la bande concernée par la DT et la DICT,
 - Envoyer par mail la DT, l'emprise du chantier et le fichier à chaque exploitant.
2. Réponse des exploitants : réception, plans, visite sur site. Réception sous 9 jours du réception de DT avec le plan ou demande de visite sur site et éventuellement des consignes de travaux sont jointes,
 3. Investigations complémentaires éventuelles : si les réseaux ne sont pas tous cartographiés en classe A, si cela peut remettre en cause le projet ou en modifier les conditions, ou bien si cela peut mettre en cause la sécurité. Dans certains cas, nous ne sommes pas obligés de faire des investigations complémentaires comme les opérations unitaires, une opération restreinte dans le temps... Les DT et DICT ont une durée de validité de 3 mois,
 4. Appel d'offre de travaux : le responsable de projet joint à son dossier de consultation des entreprises l'ensemble des DT, les réceptions, les plans, les PV de visite et les résultats des investigations complémentaires éventuelles afin que les entreprises intègrent les précautions demandées dans leurs offres,
 5. L'exécutant envoie les DICT aux exploitants de réseaux,
 6. Réponse des Exploitants : réception, plans, visite sur site,
 7. L'exécutant analyse les réponses et traite les écarts éventuels par rapport aux réceptions de DT. Pour les réseaux sensibles, il est interdit de démarrer les travaux sans réponse de l'Exploitant. La réglementation a prévu une formule plus souple que l'on appelle la DT/DICT conjointe si le responsable de projet et l'exécutant des travaux ne font qu'un, s'il y a un problème de délai ou si l'opération unitaire est géographique limitée,
 8. Marquage et piquetage des réseaux : à charge du chef de projet, mais généralement réalisé par l'exploitant à ses frais. C'est la responsabilité de l'exécutant de maintenir le marquage en bon état tout au long des travaux,
 9. Exécution des travaux en respectant les préconisations : l'exécutant met en œuvre les préconisations spécifiques de l'exploitant, ainsi que toutes les préconisations techniques incluses dans le guide réglementaire, et signale à l'exploitant les écarts par rapport aux plans. Le chantier se conclut avec un PV de réception.

Nous pouvons constater des dysfonctionnements :

- Pas d'accès à Internet, ou difficulté à utiliser le site,
- Il y a des DT et DICT non conformes,
- Des délais de réponse de 9 jours non respectés,
- Un abus de l'utilisation des DT/DICT conjointes et des ATUs (Autorisations de Travaux d'Urgence),
- Une mauvaise qualité des plans transmis par l'exploitant,
- Une faible disponibilité de l'exploitant pour la visite de chantier,
- Ou bien si le chantier sort de l'emprise prévue des travaux.

• Le point de vue de l'exploitant de réseau :

Les obligations réglementaires de l'exploitant sont le respect des délais, de fournir au chef de projet des informations de bonne qualité sur son réseau, et de formuler des recommandations afin de garantir la sécurité durant les travaux. Chaque exploitant de réseau à ses consignes spécifiques qu'il transmet aux entreprises et qu'elles doivent respecter.

Les dysfonctionnements possibles :

- une absence de DT,
- un non-respect des recommandations de l'exploitant,

- le non-maintien du balisage et surtout,
- l'absence de DICT ou démarrage des travaux sans réunion préalable.

Nous avons un système de reporting pour les chantiers « non déclarés découvert » et la DREAL est systématiquement informée. En cas de récurrence, la DREAL prend des mesures.

Questions

Complément DREAL

Il y a de forts dangers de sécurité sur les ouvrages de types transports de fluide dangereux ou sur les réseaux de distribution de gaz. En PACA, il y a 200 percements en zone urbaine de canalisation de gaz par an. De plus en plus, il y a des dispositifs de coupures automatiques, ce qui fait que le gaz ne se dissémine pas forcément dans l'environnement avec risque d'explosion. Mais il y a des accidents graves qui se sont produits, d'agression de réseau qui transportait des produits dangereux. Il y a un vrai sujet. Si ce n'est pas une question de sécurité humaine, c'est aussi un impact économique.

Il y a aussi une police de contrôle de cette réglementation, effectué par la DREAL, avec un dispositif qui se renforce et des amendes administratives prévues pour les contrevenants. Nous intervenons soit suite à un incident sous forme d'enquête, soit de façon inopinée sur des chantiers que l'on va prospecter de nous-mêmes. Ces amendes visent aussi bien les obligations du donneur d'ordre, que l'entreprise exécutant ou que l'exploitant du réseau.

L'éthylène qui circule dans vos tuyaux est sous forme liquide ou gazeuse ?

Réponse A. Vatbois

Dans cet ouvrage de la Bastide des Jourdans, c'est sous forme gazeuse. Il n'est pas suffisamment comprimé pour être dans un état hyper critique qui est une forme de la matière intermédiaire entre le gaz et le liquide spécifique à certains hydrocarbures.

Pour la démarche RP, est-ce vous qui faites les travaux ? Quelles sont vos procédures vis-à-vis des propriétaires des terrains ?

Réponse A. Vatbois

Nous avons des conventions de servitudes et avons un droit d'intervention. Si, à titre d'exemple, nous voulons faire passer les engins et que nous ne suivons pas la servitude, à ce moment-là on s'entend avec le propriétaire, avec éventuellement une indemnité pour ce dernier. Nous faisons aussi les DT et DICT comme l'impose la réglementation.

Complément (Jean Azema, Mairie de Caderousse)

Nous avons vu dans l'exposé des exemples de transports de gaz avec des conduits de 60 à 800 mm. Vous nous avez parlé de la dangerosité, peut-être moindre que celle du ferroviaire et des routes, mais toujours existante. Je voudrais vous parler du projet qui va traverser notre département. Cette canalisation de transport de gaz de 1200 mm avec 80 bar de pression et une bande de servitude assez conséquente. À cette bande, il faut ajouter celle des effets létaux. Notre commune de Caderousse, de ce fait, se retrouve pratiquement avec un tiers de sa surface impactée par les servitudes. Transports de matières dangereuses, certes, mais en matière d'urbanisme, nous nous retrouvons avec une servitude qui va impacter un tiers de notre surface.

Réponse DREAL

La portée de cette maîtrise de l'urbanisation se limite aux seuls ERP et IGH qui sont impactés par la servitude en question.

Complément M. le Secrétaire général

On ne raisonne plus en matière d'urbanisme sur un territoire strictement communal. La doctrine est aujourd'hui les documents d'urbanisme intercommunaux, car l'urbanisme se conçoit avec une échelle un peu large que le clocher. Quand on raisonne commune par commune, on a toujours,

que ce soit un projet de canalisation ou un problème de risques d'inondation, de risques de feu de forêt, une partie du territoire qui est impacté par des raisons objectives d'intérêt général qui font qu'on a une partie de la commune qui n'est pas constructible. Les communes raisonnent en se disant qu'elles ne peuvent pas se développer, alors qu'en réalité si l'on pose le problème à échelle intercommunale on le résout. Ce ne sera plus un tiers du territoire, mais beaucoup moins, où l'on peut avoir effectivement des zones réservées à l'activité économique, aux logements, à des équipements publics... En changeant d'échelle, en général, on trouve la résolution du problème.

M. le Secrétaire général clôture la réunion.