

COMPTE RENDU

SUP CANA

BOUCHES-DU-RHÔNE

27 SEPTEMBRE 2018



Séminaire - débat
Servitude d'Utilité Publique :
Maîtrise des risques à proximité des canalisations de transport de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques

27/09/2018, Aix-en-Provence

Présents :

	Prénom	Nom	Organisme
Collège de l'État et des étab. publics	Isabelle	Bonhomme-Mazel	DDTM14
	Patrick	Couturier	DREAL PACA
	Hubert	Fombonne	DREAL PACA
	Bruno	Martinez	DDTM13
	Jérémie	Michel	DREAL PACA
Collège du secteur industriel	Sylvie	Cabane	Total Raffinage-Chimie
	Rémy	Durbesson	Eureteq
	Aurélie	Floch	Environnement Industrie
	Jean-Michel	Jullien	Géosel Géostock
	Romy	Labaune	GRTgaz
	Véronique	Thévenet	GRTgaz
Collège des Associations	François	Lalande	ADPLGF
	Daniel	Moutet	ADPLGF
Collège des Collectivités	Stéphanie	Albarelo	Commune de Saint Victoret
	Emilie	Alech	Commune d'Eguilles
	Jonathan	Audoux	Commune de Marignane
	Marianne	Bargier	Commune de Fos-sur-Mer
	Laure	Bernard	Commune d'Istres
	Nathalie	Borghino	Commune d'Aix-en-Provence
	Frédéric	Boullerne	Aix Mars. Métropole CT6 Pays de Martigues
	Sébastien	Bourly	Commune de Simiane-Collongue
	Jean-Pierre	Boutonnet	Commune d'Istres
	Catherine	Brenk	Commune de Peyrolles en Provence
	Coralie	Bruchet	Commune d'Aix-en-Provence
	Nathalie	Cabrera	Commune d'Eyragues
	Bernard	Calvia	Aix Mars. Métropole CT6 Pays de Martigues
	Bety	Campetti	Commune de Chateuneuf les martigues
	Patricia	Coquillon	Commune de Ceyreste
	Sophie	Danichert	Commune de Paradou
	Emmanuelle	Di Meo	Commune d'Aubagne
	Céline	Ducret	Commune de Septèmes les Vallons
	Claire	Emeras	Commune de Grans
	Nathalie	Flauto	Commune d'Eguilles
	Michaël	Franz	Commune de Saint Cannat
	Pierre-Vincent	Fravalo	Commune de Graveson
	Jean-Pierre	Fricker	Commune de Mouries
	Jocelyne	Galvier	Commune de Ventabren

Laurent	Giordano	Commune de Chateaurenard
Marc	Gonzalez	Commune d'Eyragues
Sandrine	Gonzalvez	Commune de Peyrolles en Provence
Véronique	Hugues	Commune de Velaux
Marion	Jolivet	Commune de Fos-sur-Mer
Bernard	Lacan	Commune de Port de Bouc
Jean-Pierre	Laffont	Commune de Chateaurenard
Sandra	Lagarde	Commune de Meyreuil
Karine	Lenoir	Commune de Rognac
Patricia	Lopez	Commune de Chateuneuf les martigues
Raymond	Lopez	Commune de Port de Bouc
Patrice	Mariniello	Aix Mars. Métropole CT3 Salon
Christiane	Marziale	Commune d'Istres
Carine	Maurric	Commune de Saint Cannat
David	Morandean	Commune d'Aubagne
Philippe	Nercy	Commune de Septèmes les Vallons
José	Olmo	Commune d'Eyguières
Alix	Paolillo	Commune de Rousset
Romain	Pappalardo	Commune des Pennes mirabeau
Kathleen	Paszker	Commune de Fos-sur-Mer
Benjamin	Pedre	Commune de Marseille
Laurence	Perez	Commune de Salon de Provence
Arnaud	Philippart	Commune de Bouc-Bel-Air
Eve	Piegelin	Aix Mars. Métropole CT2 Pays d'Aix
Anne Sophie	Plard	Commune de Chateuneuf les martigues
Delphine	Ribes	Commune d'Arles
Virginie	Riou	Commune d'Istres
Anick	Rossi	Commune de Marseille
José	Roux	Commune de Coudoux
Anne-Laure	Roux	Commune de Martigues
Christian	Scognamiglio	Commune de Port de Bouc
Franck	Seguin	Saint Mitre les Remparts
Jean Luc	Sozedde	Commune de Trets
Emeline	Squaratti	Commune de Berre l'Etang
Catherine	Torossian	Aix Mars. Métropole CT2 Pays d'Aix
Marine	Vallenari	Commune de Velaux
Yvan	Vesperini	Commune de Rognac
Rajae	Vidal	Commune de Martigues
Franck	Seguin	Saint Mitre les Remparts

Rédaction : Shirley Vormbrock & Gwénaëlle Hourdin, SPPI PACA

Validation : par les intervenants avant le 13 novembre, par les participants avant le 27 novembre.

Présentation en ligne : Sur le site internet du SPPI PACA : <https://www.sppi-paca.org/a/413/>

Cette journée a été organisée en partenariat avec la DREAL PACA et la DDTM 13.

Ordre du jour :

- **Introduction**
- **Canalisations de transports de matières dangereuses dans les Bouches-du-Rhône**
Aurélie Floch, Animatrice, Groupement Cana FB
- **Maîtrise de l'urbanisation**
 - Instauration des nouvelles servitudes SUP,
Jérémy Michel, Coordination régionale canalisations, DREAL PACA
 - Exemple de mise en compatibilité (démarche)
Hubert Fombonne, Chef de l'unité contrôle industriel et minier, DREAL PACA
- **Les responsabilités des maîtres d'ouvrages et des exploitants de réseaux dans la sécurité des travaux**
Jérémy Michel, Coordination régionale canalisations, DREAL PACA
Hubert Fombonne, Chef de l'unité contrôle industriel et minier, DREAL PACA

Glossaire

AIPR : Autorisation d'Intervention à Proximité des Réseaux
ATU : Avis de Travaux Urgents
CoDERST : Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques
CU : Code de l'Urbanisme
DT : Déclaration de projet Travaux
DICT : Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux
ED : Étude de Dangers
ERP : Établissement Recevant du Public
IGH : Immeuble de Grande Hauteur
PAC : Portée à connaissance
PE : Polyéthylène
PC : Permis de Construire
PIPE : Pipeline, tuyau servant au transport à grande distance et en grande quantité de fluides
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PSI : Plan de Sécurité et d'Intervention
SIG : Système d'Information Géographique
SUP : Servitude d'Utilités Publiques
TMD : Transport de Marchandises Dangereuses
Transporteur : Propriétaire et/ou exploitant de la canalisation

Canalisations de transports de matières dangereuses dans les Bouches-du-Rhône (A. Floch, Animatrice, Groupement Cana FB)

Cf : [présentation](#)

Afin d'illustrer mes propos, vous pouvez voir la carte du Ministère montrant la densité des canalisations de transports dans les Bouches-du-Rhône et notamment sur le pourtour de l'Étang de Berre avec en moyenne 2 kilomètres de pipe au km². Nous comptons une vingtaine d'exploitants, dont 4 inter-régionaux et un transport sous le contrôle du Ministère de la défense. Les produits transportés sont des hydrocarbures, des produits chimiques et les canalisations de transport du gaz. En région PACA, nous avons 4 900 km de canalisations dont plus de 1200 qui se situent sur la zone Fos/Étang de Berre. Le transport par canalisations constitue un des moyens le plus sûr et le moins polluant pour acheminer, sur de longues distances, des milliers de tonnes de produits chaque année. Néanmoins, les conséquences d'un accident sont très importantes et c'est pourquoi, au vu de la densité sur la zone, le Groupement Cana FB a été créé.

En 1993, sur le pourtour de l'étang de Berre, à l'initiative des transporteurs, de la DREAL PACA, de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence, et de l'Association Environnement Industrie est née le Groupement Cana FB (Canalisation Fos Berre). La vingtaine d'exploitants a pour objectif principal la prévention des risques et d'endommagements des canalisations liés aux travaux à proximité des réseaux enterrés. Pour cela, depuis des années, ils mettent en œuvre des opérations de communication et de sensibilisation auprès des acteurs

des travaux publics, du bâtiment ou encore des particuliers. Ils ont créé des outils pratiques sur le minitel, jusqu'en 2000 puis sur un site internet, précurseurs du guichet unique et qui permettaient de connaître les exploitants présents sur une commune. L'Association Environnement Industrie anime le Groupement Cana FB depuis sa création. Le Groupement se réunit minimum 2 fois par an afin d'échanger sur les bonnes pratiques, les problématiques techniques, les réglementations et éventuellement sur leurs besoins. Ses réunions ont permis de créer une bonne dynamique de groupe au niveau local sur un sujet très spécifique. Les exploitants se connaissent et cela facilite les échanges afin d'améliorer les opérations de maintenance ou la gestion des incidents. Il a de même créé récemment un sous-groupe de travail dédié à la protection cathodique (injection de courant sur une canalisation pour éviter la corrosion) dans le but de travailler en cohésion.

Au-delà de cela, nous coordonnons le développement de nouveaux outils. Un nouveau projet porte sur la mise à disposition des PSI des transporteurs en version dématérialisée via une plateforme internet de téléchargement. Le PSI est un outil qui sert à la gestion de crise de l'exploitant en cas d'incident. Il est transmis à la préfecture, aux services de secours, à la DREAL, mais aussi aux Mairies afin de permettre de mettre en place les moyens nécessaires au bon déroulement des opérations, et si nécessaire au plan communal de sauvegarde pour les Mairies. Aujourd'hui, chaque exploitant envoie individuellement son document à chaque commune qu'il traverse ou qu'il impacte. Sur la carte, sont représentées en Région PACA, en orange foncé, les communes traversées par au moins une canalisation et en orange clair celle non traversée, mais potentiellement impactée en cas d'accident. Cette plateforme sera réalisée par le Cyprès qui en assurera le développement et la maintenance technique. L'accès à la plateforme sera gratuit pour tous les destinataires identifiés par les exploitants, car la transmission de ces documents est une obligation réglementaire pour les exploitants et reste à sa charge. Les exploitants financeront le développement et la maintenance de cet outil. L'accès et le fonctionnement à cette plateforme seront encadrés par une convention tripartite entre le destinataire, l'Association Environnement Industrie et le Cyprès. Chaque commune ayant retourné la convention aura un accès à une interface qui lui sera propre sur laquelle elle pourra voir tous les transporteurs traversant et impactant sa commune. Ce n'est pas un outil de gestion de crise, les documents seront téléchargeables et non consultables en ligne.

Le calendrier prévisionnel prévoit un démarrage de la plateforme pour janvier 2019. Or, au vu des conditions fixées par la DREAL qui était que les PSI de chaque exploitant doivent reprendre au niveau de leur annexe la liste des destinataires et pour chaque destinataire savoir le mode de transmission, il y aura du retard. Environnement Industrie va adresser aux communes un courrier avec une proposition de convention. Tant qu'il n'y aura pas de retour avec la convention et son numéro, l'exploitant ne pourra pas mettre à jour son PSI et celui-ci ne pourra pas être téléchargé sur la plateforme. Au vu des délais, il y aura une date butoir pour les retours des conventions, et sans réponse, il sera considéré que la commune n'est pas intéressée. Les exploitants continueront alors à adresser les documents comme ils le faisaient avant.

Maîtrise de l'urbanisation – Instauration des nouvelles servitudes SUP

(J. Michel, Coordination régionale canalisation, DREAL PACA & H. Fombonne, Chef de l'unité contrôle industriel et minier, DREAL PACA)

Cf : [présentation](#)

Quelques chiffres

- Linéaire total des Bouches-du-Rhône : 2342,85 km de pipeline
- Le 2^e département de PACA, le 84 suit avec 654,43 km
- Somme 04, 06, 83, 84 : 1400 km
 - ⇒ Les Bouches-du-Rhône représentent la grande majorité de l'implantation en termes de linéaire et du nombre de transporteurs (9 différents avec des transporteurs de gaz, d'hydrocarbure et des produits chimiques),
- Près de 80 communes, sur les 2/3 du département, sont concernées par le sujet.

Les pipelines sont le moyen le plus sûr de transport de produits dangereux et sont un mode

favorisé par les pouvoirs publics. Pour autant, des accidents peuvent survenir. Le dernier concernant la Région a eu lieu en 2009. Il y a une nécessité de prévenir les risques relatifs à ces ouvrages, et c'est pour se faire qu'il y a une police de l'environnement qui traite spécifiquement de cette réglementation relative aux transports des matières dangereuses. Une police de contrôle spécifique s'exerce au sein de la DREAL où elle impose et fait respecter cette réglementation. Les principes sont les mêmes que pour les usines avec une logique d'autorisation préalable avant de construire et mettre en service les ouvrages. Il y a des règles précises qui s'apparentent à ce que nous avons pour des établissements tels que des obligations de mise à jour régulière des ED, des règles relatives au suivi en service de ces ouvrages, des plans d'urgences (PSI) avec des exercices pour se préparer dans les meilleures conditions, un système de gestion de sécurité, et puis, le volet maîtrise de l'urbanisation puisque ces produits intrinsèquement représentent des dangers et l'ED va déterminer les conséquences potentielles que pourrait avoir un accident. Les pouvoirs publics ont donc fixé des règles d'implantation, de limitation de l'urbanisation à proximité de ces ouvrages. La cause principale d'accident est l'accrochage à l'occasion de chantier et travaux à proximité de ces pipelines.

Lorsque nous parlons de SUP, deux types de SUP ont un rapport avec le transport de fluides dangereux. Tout d'abord, celles liées à l'implantation et la nécessité au transporteur de pouvoir accéder à son ouvrage pour l'entretenir et le surveiller au cours de l'exploitation, sont les bandes dites « étroites » ou « larges » qui sont instituées au moment de la construction et qui définissent des bandes qui varient entre 5 et 20 mètres pour la bande étroite et entre 5 et 40 mètres selon le type d'ouvrage pour la bande large. Ce sont des SUP qui relèvent du code d'expropriation et qui sont indemnisables. Ces servitudes sont dans la réglementation, notamment dans le code de l'urbanisme.

Les SUP de maîtrise des risques autour des canalisations de transport, qui sont l'objet de la présente réunion, sont définies par l'article R.555-30 b) du code de l'environnement ; les distances d'effets de ces SUP sont déterminées par les études de dangers.

Pour revenir sur les études de danger, nous avons à l'identique l'ouvrage avec trois zones de dangers :

- La zone des dangers très graves pour la vie humaine, qui délimite la zone des effets létaux significatifs (5 % de mortalité)
- La zone des dangers graves pour la vie humaine, qui délimite la zone des premiers effets létaux (1 % des personnes exposées serait susceptible de décéder en cas d'accident)
- La zone des dangers significatifs pour la vie humaine, qui délimite la zone de blessures.

Concernant la maîtrise de l'urbanisation, nous ne partons pas de zéro puisque la réglementation avait prévu, dès 2006, qu'à l'issue de l'examen des ED, le préfet porterait à connaissance des communes l'existence des faits de ces accidents qui pourraient survenir à ces ouvrages. Il y a eu, à partir de 2009, des « Porters à Connaissance » qui ont été faits de façon variable selon la connaissance des données qu'avait l'État à l'époque. Ces « Porters à Connaissance » vous invitaient à minima à prendre contact avec les exploitants sur des projets d'ERP. La caractéristique de cette maîtrise de l'urbanisation, telle que l'État l'a fixée, est qu'elle vise uniquement les ERP de plus de 100 personnes et les IGH situés dans les zones à dangers graves.

L'article R 431-16 CU avait été modifié, où dans une demande de PC d'un ERP qui se situe dans ces zones, il devait être justifié d'une analyse particulière de compatibilité du projet avec l'existence des pipelines. Dès lors que nous sommes à proximité du pipeline, nous allons avoir soit une interdiction formelle, soit dans la zone de SUP 1 une obligation de regarder si le projet est compatible avec la présence de la canalisation de transport et en particulier s'il est nécessaire de mettre en place des mesures de renforcement de la sécurité pour rendre le projet compatible avec l'ouvrage de transport.

La réglementation définit trois SUP soit la SUP1, SUP2 et SUP3. Dans les Bouches-du-Rhône, ces bandes vont de 5 à 750 mètres selon l'ouvrage, le fluide, les ED, etc.

Ces servitudes sont instituées par le préfet après avis du CoDERST pour toutes les communes traversées par des canalisations de transport ou touchées par leurs zones de dangers. . Elles doivent ensuite être intégrées dans les PLU ou cartes communales, et immédiatement prises en compte dans l'instruction des certificats d'urbanisme. Les contraintes constructives mentionnées dans les arrêtés préfectoraux de SUP sont strictement limitées aux ERP de plus de 100 personnes et IGH, en continuité avec celles déjà prises en compte dans le cadre des PAC.

En exemple, une cartographie concernant uniquement les ouvrages de transport de GRTgaz représente uniquement la bande la plus large soit la SUP 1. Vous avez plusieurs bandes jaunes qui représentent différents ouvrages avec des conduits plus ou moins grands en termes de diamètre. C'est bien dans cette bande SUP 1 que les règles d'urbanisme vont s'appliquer. La bande de servitude la plus large (SUP1) correspond à un scénario de rupture ou de brèche moyenne. Ce sont bien les nouveaux et les extensions ERP supérieurs à 100 personnes qui sont subordonnées à des analyses de compatibilité.

Un processus d'échange s'opère entre l'aménageur et le transporteur encadré par les annexes 2 à 6 de l'arrêté multi fluide du 5 mars 2014. Ces annexes déroulent le procédé d'échanges. L'analyse de compatibilité est produite par l'aménageur conformément aux annexes de l'AM 05 mars 2014, puis soumis à l'accord du transporteur. Si le transporteur s'oppose, l'aménageur peut demander une tierce expertise par un organisme habilité, dont le résultat doit ensuite être adressé au préfet. . Vous avez des organismes experts tels qu'Ineris, Bureau Véritas et Eureteq qui pourront expertiser, pour le compte et au frais de l'aménageur, la compatibilité. Si l'analyse de compatibilité repose sur des mesures de renforcement de la sécurité de la canalisation, le transporteur doit en vérifier la réalisation avant l'ouverture. Le maire autorise l'ouverture de l'ERP/IGH à réception du certificat de vérification de la mise en place de ces mesures de renforcement.

Le rôle des maires, en résumé, est d'annexer dès que possible au PLU, ou à défaut à la carte communale, les arrêtés de SUP à venir avec la cartographie associée. C'est aussi informer les aménageurs, porteurs de projets d'ERP ou d'IGH, qui s'interrogent sur les contraintes applicables où il y a la nécessité de fournir une analyse de compatibilité avec avis favorable (plaquette SUP aménageurs Inéris/Amaris). Et enfin, informer les transporteurs de toutes demandes de PC, certificat d'urbanisme et permis d'aménager autres qu'ERP de plus de 100 personnes et IGH situés dans la SUP 1. Le Maire doit également vérifier, avant toute ouverture d'ERP de plus de 100 personnes ou d'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 rendues éventuellement nécessaires par l'analyse de compatibilité.

Questions

J'entends bien que les canalisations présentent un enjeu de sécurité. L'instruction des demandes d'autorisations d'urbanisme niveau d'une commune, avec une cartographie qui ne distingue pas les différentes bandes de SUP, va être compliquée. Il en sera de même pour renseigner les porteurs de projet d'ERP.

D'autre part, même si cela n'est pas indiqué dans l'arrêté préfectoral, au niveau des communes, pourrions-nous récupérer ces fameuses bandes des trois SUP en version SIG pour pouvoir travailler dessus ? (Arnaud Philippart, Commune de Bouc-Bel-Air)

Réponse (Hubert Fombonne, DREAL PACA)

La cartographie annexée au projet d'arrêté préfectoral, à l'échelle du 1/25 000ème, ne représente que la SUP 1. Toutefois, le corps de l'arrêté présente des tableaux mentionnant les distances d'effets précises relatives aux SUP 1, 2 et 3. Ensuite, il est évident que le SIG est utile pour vous. Il y avait là un compromis à trouver entre le caractère sensible de l'ouvrage de transport et puis la nécessité de vous fournir un outil. Le compromis trouvé est de vous communiquer les couches SIG avec un système de protocole et de convention assez formel et responsabilisant. Cela va se dérouler de cette façon : la DREAL conventionne avec la DDTM 13 et lui communique les couches SIG du département ; puis la DDTM 13 conventionne avec chaque commune qui le souhaite et transmet les couches SIG à ces dernières. La convention

indique la personne qui réceptionne les données et qui en est responsable, au niveau interne de l'État et de la commune. Le principe est de trouver une personne garante de ces données et qui en est responsable et qui s'assure de la non-diffusion de celles-ci. Dans les autres départements, c'est de cette manière que les choses se sont mises en place. Certaines communes, je pense, ont été conventionnées en direct avec les exploitants par le passé.

D'un point de vue du déroulement de la mise en place des SUP, au niveau national, où en sommes-nous ? Et à l'échelle du département, quel est le planning de mise en place des SUP ? (*Rémy Durbesson, Eureteq*)

Réponse (*Hubert Fombonne, DREAL PACA*)

C'est un chantier qui a été commencé en 2016 et qui est prévu de s'achever en 2019. Majoritairement, 80 % de l'exercice est réalisé au niveau national. En région PACA, si nous comptons en nombre de départements, il ne reste plus que les Bouches-du-Rhône ; toutefois si nous regardons le linéaire, il y a un peu plus de 1 300 km de linéaires réalisés en région PACA et, dans les Bouches-du-Rhône, il reste environ 2300 km de linéaires à réaliser. Les communes traversées ou impactées par les distances d'effets de ces ouvrages vont faire l'objet d'un arrêté préfectoral qui institue ces bandes de SUP. Sur ces près de 80 communes, il y en a une cinquantaine où cela va être un arrêté définitif, car nous avons toutes les données. Sur la trentaine de communes restantes, une douzaine va être concernée par le transporteur supplémentaire qu'est Géosel. En 2019, nous devrions avoir les distances de SUP liées aux canalisations de transport de Géosel pour pouvoir compléter l'arrêté de SUP pour ces 12 communes. Il y a 5 autres communes qui seront concernées par certaines portions du réseau de distribution de gaz de GRDF soumises à l'étude de dangers et faisant l'objet d'une maîtrise de l'urbanisation par arrêté préfectoral de SUP. Après, il y a le pourtour de l'étang de Berre où nous avons une douzaine de communes avec plusieurs transporteurs dont nous n'avons pas encore les données relatives aux SUP. Nous avons les données de tous les transporteurs inters régionaux et les arrêtés de SUP proposés en CODERST 13 durant l'année 2018 concerneront ces transporteurs. Il reste encore des ED qui représentent des transporteurs départementaux (par exemple, la zone de Lavéra sur Martigues où les canalisations de transport Petrolnéos traversent la route pour aller sur le port). Nous espérons qu'en 2019 nous aurons la moitié des données. Il y aura un deuxième arrêté supplémentaire pour ces communes en 2019 sachant que le principe adopté est de rendre autoporteur chaque arrêté. L'exercice sera clos, dans les Bouches-du-Rhône, en 2019 sauf pour une vingtaine de communes. Le problème est que l'examen des ED est mutualisé au niveau interrégional et nous n'en avons pas l'entière maîtrise. Aujourd'hui, toutes ces études ont fait l'objet d'un premier examen par l'administration et nous sommes dans une itération où nous avons demandé aux transporteurs des compléments à ces études. Normalement cette séquence devrait s'arrêter en 2020.

Vous expliquez que vous allez envoyer les documents et les informations aux communes. Cela serait bien de les envoyer aussi à la Métropole, puisque je pense que c'est la Métropole qui s'occupera de mettre à jour les plans locaux d'urbanisme des communes. Pouvez-vous le préciser ? (*Patrice Mariniello, Aix Marseille Métropole CT3 Salon*)

Réponse (*Jérémy Michel, DREAL PACA*)

Nous allons effectivement envoyer le prochain arrêté. Nous en prenons note.

Complément

Cette réunion d'information n'est pas prévue par les textes ou la réglementation. Nous allons le faire sous un format dématérialisé grâce aux adresses email que nous avons suite à ce séminaire.

La cartographie sera-t-elle faite à l'échelle du pipeline ? Si nous prenons l'exemple de Fos-sur-Mer et que vous regroupez l'ensemble des pipes sur une même cartographie, cela sera invisible en termes d'instruction. (*Marianne Bargier, Commune de Fos-sur-Mer*)

Réponse (*Hubert Fombonne, DREAL PACA*)

Les annexes cartographiques sont faites par commune et par transporteur, c'est-à-dire que sur une commune comme Fos-sur-Mer cela tient en 2/3 pages A4 au 25 millième. Il y aura

autant de pages à l'intérieur que de transporteur. Effectivement, l'arrêté final pour Fos-sur-Mer sera de 50 pages d'analyse cartographique, ce qui est inexploitable à la main et donc il faut un SIG.

Maîtrise de l'urbanisation – Exemple de mise en compatibilité (démarche)

(R. Labaune, Appui Réseau, GRT GAZ)

Cf : [présentation](#)

Nous pilotons l'activité qui consiste à recevoir toutes les sollicitations d'urbanisme qui sont impactées par les SUP de nos ouvrages. Nous nous occupons de ce pilotage sur tout le territoire Rhône et Méditerranée, qui concerne la Franche-Comté, Bourgogne, Auvergne, Rhône Alpes, PACA et l'Occitanie. Il est important de faire un point sur les types de SUP, car vous avez la SUP d'implantation, historique et connue, qui est à mettre en parallèle avec le sujet des SUP de maîtrise de l'urbanisation, puisque cela recouvre deux réalités différentes et trop souvent confondues.

La SUP d'implantation et de passage a pour objectif 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 interdits les constructions, la modification du profil du terrain, les plantations d'arbres ou d'arbustes dont la taille adulte sera supérieure à 2,7 mètres de hauteur et toutes pratiques culturales dépassant plus de 0,6 m de profondeur, et la pose de réseaux et de branchements en parallèle. Il y a, dans ce cas, une opposition de GRTgaz en cas de consultation pour une construction dans la bande de servitude d'implantation.

Les SUP d'effets pour la maîtrise de l'urbanisation ont pour objectif de limiter l'exposition des riverains aux risques résiduels occasionnés par les ouvrages de transport de matière dangereuse. 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 PC (analyse de compatibilité). Il y a obligation pour le maire d'informer le transporteur de toute demande de PC, de certificat d'urbanisme opérationnel ou de permis d'aménager concernant un projet situé dans les SUP, et ce depuis le 01/01/2018 (Art R 555-30-1 du code de l'environnement). GRTgaz alerte sur le risque en cas de projet de densification dans ces SUP.

La procédure pour les ERP de plus de 100 personnes et les IGH sont très encadrés par un processus de l'article 29 de l'arrêté du 5 mars 2014. Pour tout ce qui est habitation collective, individuelle, code du travail, ou autres bâtis, il n'y a pas de processus réglementé et pas d'échange de CERFA particulier. Quand GRTgaz est consulté, nous informons sur le fait que le bâti est dans une zone de danger (SUP1), mais pour autant, il n'y aura pas d'interdiction de construction comme cela peut être le cas dans une SUP d'implantation. Les ERP/IGH de plus de 100 personnes sont bien ceux dont l'emprise est impactée par la SUP1. Par exemple, si vous avez une école dont seule la cour serait impactée et non le bâti par la SUP1, elle est soumise à la procédure article 29. À partir du moment où la parcelle du cadastre est impactée, il faut faire la procédure. Pour précision, la procédure qui doit être menée par l'aménageur doit être conduite en amont du PC, car la procédure est une pièce constitutive du PC. L'analyse de compatibilité, qui est l'ultime étape de la procédure, doit contenir l'avis favorable du transporteur, à défaut du préfet. Si la procédure implique la pose de protection mécanique pour protéger l'ouvrage, afin de permettre une mise en conformité du projet, l'ouverture de l'ERP/IGH ne pourra être faite tant que ces dalles de protection seront posées. Plus le processus est pris en amont, plus l'aménageur gagne du temps, car lorsque nous arrivons au stade du PC, que la procédure n'a pas été faite, et qu'il faut faire la procédure qui dure au minimum 6 mois et qu'en plus il y a une dalle à mettre, l'aménageur peut vite prendre 1 an de retard.

L'annexe 2 « schéma de mise en compatibilité » de l'arrêté décrit toute la démarche et est à fournir aux aménageurs quand vous savez qu'ils ont des projets d'ERP de plus de 100 personnes qui sont impactées par les SUP1 des ouvrages de gaz. Cette procédure est transparente au niveau du service instructeur, car elle doit être menée en amont du PC. Un aménageur, privé ou public, doit commencer la procédure par l'envoi de l'annexe 3

« formulaire de demande des éléments utiles de l'étude de dangers d'une canalisation de transport en vue d'analyser la compatibilité d'un projet ERP ou d'un IGH avec cette canalisation » qui reprend les éléments de son ERP et consiste à signaler s'il s'agit d'un ERP nouveau, ou d'une modification, le type d'ERP, sa catégorie, etc. Il est nécessaire d'avoir un plan de masse de l'ERP et de communiquer les effectifs associés. Plus l'annexe 3 sera complète, mieux nous serons en mesure de donner une analyse qui correspond au projet. L'aménageur doit être le plus précis possible. S'il est sur une modification d'ERP, il nous faut un plan de masse avant/après afin de voir les différences, et si c'est sur un nouvel ERP il nous faut bien l'identification des zones ERP.

À réception de l'annexe 3 et d'un dossier complet le transporteur à 1 mois pour transmettre, ce que nous appelons, les éléments utiles de l'EDD, éléments qui permettront à l'aménageur de réaliser son analyse de compatibilité. GRTgaz se tient à sa disposition pour l'aider dans la réalisation de l'analyse (annexe 5).

A noter que la transmission de l'annexe 4 permet à l'aménageur de savoir si son projet est compatible en l'état ou s'il nécessite la pose de protections mécaniques, ou s'il est incompatible (exemple : cas d'ERP à moins de 5 mètres d'une canalisation). Ces éléments figurent dans un tableau en fin d'annexe 4.

Les premiers éléments de l'annexe 4 reprennent l'annexe 3. L'ouvrage concerné est indiqué ainsi que les SUP qui lui sont associées. A noter que les SUP2 et 3 pour le gaz sont de 5 mètres mais cela peut être majorant dans le cadre d'un ERP dit sensible.

Une fois ces éléments envoyés à l'aménageur, il n'y a pas de délais légaux pour remplir l'annexe 5. Pourtant nous avons indiqué de manière arbitraire un délai de 1 an pour la validité de l'analyse de compatibilité, car nous estimons que l'analyse que nous donnons à l'instant T ne sera pas la même l'année d'après (l'urbanisation pouvant notamment avoir évolué). L'analyse de compatibilité est de la responsabilité de l'aménageur même si nous lui donnons tous les éléments nécessaires pour qu'il la réalise. Il s'engage à poser des mesures éventuelles si nécessaire. À la réception de l'annexe 5, le transporteur dispose d'un délai de 2 mois pour donner son avis sur l'analyse et en l'absence de réponse du transporteur cela vaut un refus. L'analyse doit être validée par le transporteur ou par le préfet (via le passage par un organisme habilité) et être jointe au PC pour être accordé (pièce 16-2 du PC). La mise en œuvre d'une mesure compensatoire de sécurité peut prendre plusieurs trimestres voir semestres. Généralement, les mesures de protection sont mécaniques afin de prévenir le risque d'agression tiers et la remise de l'annexe 6 qui constitue le certificat de vérification de la pose de dalle est l'élément qui permet l'ouverture de l'ERP. L'annexe 6 n'est pas nécessaire pour que l'autorité compétente délivre le PC mais elle est requise avant l'ouverture de l'ERP

Questions

Avez-vous d'autres exemples que des dalles béton ? (Rémy Durbesson, Eureteq)

Réponse (Romy Labaune, GRTgaz)

Ce ne sont plus, maintenant, des dalles béton, mais PE. La dalle PE est associée à un coefficient de sécurité défini dans le guide ministériel, et le seul équivalent en terme de coefficient à la dalle PE est la « sur-profondeur ». Il nous arrive parfois d'avoir des ouvrages qui font 3 mètres de profond, et dans ce cas, nous valoriserons la « sur-profondeur » pour éviter la dalle PE. Sinon, dans des conditions de poses normales, pour avoir un coefficient de sécurité qui permet de nous remettre dans la matrice sur un coefficient acceptable, nous n'avons rien d'autre que la dalle PE.

Et des exemples de renforcement de bâtis ? (Rémy Durbesson, Eureteq)

Réponse (Romy Labaune, GRTgaz)

Le renforcement de bâti, par exemple dans le cadre d'un ERP qui serait à proximité d'une interconnexion. Dans ce cas, GRTgaz n'a pas de solution, car le projet tel qu'il est généré par exemple 10 scénarios dangereux autour de notre ouvrage. À part déplacer l'ouvrage, nous n'avons pas de solution à proposer. Il faut faire appel à une tierce expertise afin de voir s'il y a des renforcements de bâtis possible. Ce n'est pas un savoir-faire GRTgaz, et personnellement

je n'ai pas connu de cas.

Intervention (Frédéric Boullerne, Aix Marseille Métropole CT6 Pays de Martigues)

Vous avez exclusivement parlé des dalles PE. Il y a quelques années, lors d'un projet, nous avons évoqué des renforcements de clôture qui permettait d'abaisser coefficient, et vous n'en avez pas parlé.

Réponse (Romy Labaune, GRTgaz)

Non, car dans le cadre des ERP avec la nouvelle réglementation, tout ce qui peut être clôture, surveillance, information aux riverains ou balisage renforcé, c'est un coefficient qui n'est pas égal à 0.01, mais moindre et cela ne nous permet pas d'arriver dans une matrice de risque acceptable.

Intervention (Frédéric Boullerne, Aix Marseille Métropole CT6 Pays de Martigues)

Alors nous pouvons nous poser la question de l'utilité du guide. Si nous avons mis en place un guide alors même qu'il y a qu'une solution à vos yeux...

Réponse (Romy Labaune, GRTgaz)

Ce n'est pas à mes yeux, mais en application de la réglementation. Je parle bien des ERP de plus de 100 personnes. L'analyse de risque des ERP de plus de 100 personnes n'est pas la même analyse de risque que lors d'une quinquennale. Il y a des endroits où cela s'est densifié du fait de bâtis du code du travail ou autres. Dans la matrice de risque, s'il n'y a par exemple qu'une mesure d'information riverain, alors celle-ci pourrait ne plus être suffisante et nécessite une combinaison avec une autre mesure prévue dans le guide GESIP, comme du balisage renforcé par exemple, et ce afin de revenir dans une case acceptable de la matrice de risques. Effectivement, dans le cadre des ERP de plus de 100 personnes, la réglementation est très stricte à part de la dalle PE ou de la valorisation de sur profondeur, nous n'avons pas de coefficient de sécurité suffisant.

Complément (Hubert Fombonne, DREAL PACA)

Pour compléter, avec le point de vue de l'administration, le transporteur met à jour tous les 5 ans son ED et doit tenir compte de l'évolution de l'urbanisation autour de son ouvrage. S'il y a une densification de la population générant une hausse de la gravité dans les matrices de criticité, le transporteur peut être amené le cas échéant à , renforcer la sécurité de sa canalisation par un certain nombre de mesures physiques, d'exploitation ou d'information, afin de rendre acceptable la présence de son ouvrage.

Complément (Jean-Michel Jullien, Géosel)

Une petite précision, lorsque nous allons exiger et proposer de mettre des dalles de protection, par exemple, sur 200 mètres de long. Les 200 mètres ne sont pas forcément dans la parcelle où il y a les travaux. Ce qui va se passer est que la personne qui va installer les dalles de protection est souvent le transporteur, car nous pouvons accéder tout le long de notre canalisation alors que l'aménageur n'a pas le droit d'aller chez le voisin. C'est l'aménageur qui va payer, mais c'est en général le transporteur qui va poser les dalles. Effectivement, les dalles sont la meilleure solution mécanique.

Réponse (Romy Labaune, GRTgaz)

Il faut savoir que nous préférons garder la maîtrise de cette pose de dalle, car nous avons la responsabilité de notre réseau. De toute manière, un représentant GRTgaz doit être présent lors de la pose de dalles. L'idée n'est pas de gagner de l'argent sur la pose, mais de bien le faire. En termes de timing c'est moins compliqué si c'est le transporteur et en termes de sécurité c'est plus probant. Nous avons les conventions de servitudes qui nous permettent d'accéder aux parcelles, ce qui n'est pas votre cas.

Complément (Hubert Fombonne, DREAL PACA)

La meilleure solution est toujours celle - qui n'existe pas toujours - de s'éloigner le plus possible du danger. Nous vous exposons une mécanique administrative qui permet, par la pose de dalles en exemple, de considérer que le risque d'agression est fortement diminué. Cela rend plus improbable l'accident et devient acceptable. Il faut avoir en tête que la meilleure

solution est toujours d'éviter d'être dans la zone d'ouvrage.

Intervention (Jean-Michel Jullien, Géosel)

Concernant le fascicule se trouvant dans le dossier remis aux participants et s'intitulant « maîtrise de l'urbanisation autour des canalisations de transport », il est écrit qu'il n'y a pas de contrainte pour les projets autres (ERP < 100 pers, particuliers, entreprises, ...). Cela est faux et prête à confusion car cela ne tient pas compte des autres contraintes telles que la bande de servitude par exemple. Sur cela, le fascicule est flou...

Réponse (Romy Labaune, GRTgaz)

L'article R555-30-1 du Code de l'environnement dispose que le maire doit informer le transporteur de toute demande de PC, CU ou PA ; avant 2018, la seule obligation était de nous informer des permis de construire délivrés dans les SUP de maîtrise de l'urbanisation de nos ouvrages.

Complément (Hubert Fombonne, DREAL PACA)

Je confirme, le code de l'environnement prévoit que le maire prévient le transporteur de toute demande de PC. Cela sera rappelé dans les arrêtés préfectoraux. Le transporteur doit connaître la manière dont l'urbanisation évolue autour de son ouvrage. C'est pour cette raison qu'il est demandé qu'il soit destinataire des PC, quand bien même ce ne sont pas des ERP ou IGH.

Et concernant la prise en compte de l'éloignement des personnes ? (Rémy Durbesson, Eureteq)

Réponse (Romy Labaune, GRTgaz)

J'en ai rapidement parlé avec les SUP2 et SUP3 qui étaient à 5 mètres pour le gaz et qui pouvaient, dans le cadre d'un établissement sensible, être augmentés à 9 voire 14 mètres selon le type de canalisation et de pression. C'était pour éviter de mettre trop de précision, mais je peux y revenir si vous le souhaitez.

Dans les distances SUP2 et SUP3 communiquées, certains transporteurs prennent en compte l'éloignement des personnes et d'autres pas, cela peut dépendre de la nature du produit transporté et des phénomènes qu'il est capable de générer. Il y a un petit flou les distances à communiquer (avec ou sans éloignement). De par cette notion de mobilité : certains ERP peuvent être autorisés là où d'autres pourraient être interdits (par exemple s'il est susceptible de recevoir des personnes à mobilité réduite). Au niveau des arrêtés des SUP, y a-t-il bien une distinction sur la distance avec et sans mobilité ? (Rémy Durbesson, Eureteq)

Réponse (Romy Labaune, GRTgaz)

Non. Nous avons une réunion par à rapport à ce sujet, car cela est un bémol. Les SUP indiqués sont les SUP strictes avec mobilité des personnes pour le gaz de 5 mètres, et les SUP sans mobilité qui sont de 7, 9, 12 et 14 mètres ne sont pas mentionnés, car elles sont en fonction de chaque type de canalisation, DN et PMS. Pour simplifier, l'administration a souhaité rester sur une distance de 5 mètres. Je n'ai pas en tête le fait que soit indiqué si les SUP2 ou SUP3 peuvent être majorées en fonction de l'ERP.

Complément (Hubert Fombonne, DREAL PACA)

Sur ce point, le code est précis et définit la notion de mobilité ou non. C'est peut-être le guide qui n'est pas à jour.

Réponse (Romy Labaune, GRTgaz)

Dans le guide, les distances sont bien indiquées selon si l'ERP est supérieur à 100 ou 300 personnes, et selon la PMS de l'ouvrage, mais ces distances ne sont pas reprises dans les arrêtés préfectoraux.

Concernant les ERP existants, qu'a était-il fait ? (Marion Jolivet, Commune de Fos-sur-Mer)

Réponse (Romy Labaune, GRTgaz)

Les ERP existants avant 2006 ont été traités aux frais des transporteurs, Ces ERP qui sont ou seront modifiés, et qui nécessitent une nouvelle pose de dalle suite à une aggravation du risque (c'est-à-dire une augmentation de l'effectif ou un rapprochement des personnes vers l'ouvrage), sont à la charge de l'aménageur.

Les responsabilités des maîtres d'ouvrages et des exploitants de réseaux dans la sécurité des travaux

(J. Michel, Coordination régionale canalisation, DREAL PACA & H. Fombonne, Chef de l'unité contrôle industriel et minier, DREAL PACA)

Cf : [présentation](#)

Dans le cas où le projet d'aménagement d'ERP est possible, et que le chantier s'engage, cela n'exonère pas l'application d'un autre volant de la réglementation soit la réforme anti-endommagement. Cette réglementation a été entièrement renouvelée depuis 6 ans et qui vise à prévenir des accidents de chantier sur des réseaux enterrés ou aérien, et quel que soit la nature de ces réseaux. Nous avons parlé des canalisations multi fluide, mais cela peut être plus large, via des réseaux dits sensibles ou des réseaux dont l'accrochage peut avoir des conséquences.

Cette réglementation repose sur 2 principes :

- préparer le plus en amont possible ces chantiers pour pouvoir connaître au plus précis la localisation des réseaux existants,
- adopter des techniques opératoires sur le terrain qui soit adapté à la réalité du risque.

Le réseau de canalisation c'est :

- plus de 50 000 km de canalisations en France,
- plus de 35 000 km pour le gaz naturel,
- plus de 10 000 km pour les hydrocarbures,
- plus de 4 000 km pour les produits chimiques,
- et 120 transporteurs, les principaux étant GRTgaz, TIGF, ODC, SPSE, Air Liquide et TRAPIL.

GRTgaz est largement devant l'ensemble des transporteurs en termes de linéaire. Dans les Bouches-du-Rhône c'est 2 400 km, et rien que pour GRTgaz c'est 650 km.

Le réseau de canalisations c'est aussi chaque année en France entre 15 et 25 fuites généralement de faible intensité. Le dernier accident grave date de 2013 en Région Ile de France avec 1 mort. Les derniers accidents à l'origine de pollutions se sont produits en août 2009 dans la réserve naturelle sensible de La Crau, en mai 2014 dans la zone humide de l'estuaire de la Seine et en mai 2016 dans une zone habitée et un espace naturel sensible au nord de la raffinerie de Donges.

La réglementation fait l'objet d'une partie du code de l'environnement avec une police spécifique exercée par la DREAL. . Vous, en tant que collectivité, êtes concerné à plusieurs titres par cette réglementation, soit à titre de maître d'ouvrage, soit à titre d'exécutant de travaux (avec vos services techniques), soit à titre d'exploitant de réseaux.. Vous êtes les plus concernés par ce sujet, car vous avez plusieurs casquettes en fonction des obligations qui vous seront exposées.

Le principe, anciennement, est que les exploitants de ces réseaux venaient déposer aux mairies, au format papier, des plans leurs réseaux. Et les mairies étaient censées communiquer aux porteurs de projet ces plans pour pouvoir prendre en compte ces réseaux. Aujourd'hui, la réglementation demande à chaque exploitant de ces réseaux d'entrer, sur une plateforme internet gratuite, la cartographie de l'ensemble de ces réseaux. Cela permet, à tout à chacun et à n'importe quelle heure, d'avoir accès à des informations en temps réel. 2 millions de déclarations sont réalisées chaque année à l'aide de cet outil : <http://www.reseaux-et-canalisation.ineris.fr/gu-presentacion/construire-sans-detruire/teleservice-reseaux-et-canalisation.html>

Concernant le processus, tous les travaux pouvant avoir un impact sur les réseaux souterrains doivent être déclarés, à l'exception des travaux agricoles de préparation artificielle du sol et à une profondeur n'excédant pas 40 cm. Une fois votre espace personnel créé, l'outil vous permet de dessiner l'emprise de votre chantier. La plateforme numérique, vous signale, en fonction de l'emprise tracée de vos travaux, la liste et les coordonnées des exploitants de réseaux concernés par vos travaux auxquels vous devez adresser une déclaration dont le formulaire-type est à remplir dans l'outil. De cette plateforme numérique peuvent être extraits les formulaires de déclaration, le plan d'emprise du chantier et un fichier .xml reprenant toutes les informations utiles. La deuxième phase, en tant que maître d'ouvrage, est d'adresser par courriels ces documents aux exploitants qui vous adresseront en retour leurs réponses. L'exploitant a un délai maximal réglementaire de réponse en vous transmettant les plans, les consignes des sécurités et les prescriptions techniques de travaux ; en l'absence de transmission de plans, l'exploitant demande une visite sur site au déclarant.

La réglementation définit trois classes de précision cartographique des plans de réseaux fournis :

- Classe A : incertitude maximale de localisation inférieure à 40 cm
- Classe B : incertitude maximale de localisation supérieure à 40 cm et inférieure à 1,5 mètre
- Classe C : incertitude maximale de localisation supérieure à 1,5 mètre

La DICT est à la charge de celui qui intervient, soit l'entreprise exécutive. La durée de validité est de 3 mois.

Le maître d'ouvrage doit joindre en annexe à son dossier de consultation des entreprises toutes les déclarations faites, ainsi que les réponses et documents transmis au maître d'ouvrage par les exploitants de réseaux, ceci dans l'optique que l'entreprise exécutive de travaux établisse son offre de travaux en fonction des précautions d'exécution à prendre. La réponse des exploitants, notamment des exploitants de réseau sensible (canalisations de transport de matière dangereuse, réseau d'électricité, etc.) peut amener le maître d'ouvrage à faire des investigations complémentaires (dont les résultats le cas échéant doivent être annexés au dossier de consultation des entreprises), de sorte que quand l'entreprise répond à l'offre, elle ait tous les éléments à disposition pour pouvoir faire sa proposition technique et financière.

Une fois que l'entreprise est choisie, cette dernière a également des obligations réglementaires en tant qu'exécutant de travaux. L'entreprise exécutive doit réaliser une DICT en créant son espace personnel dans le guichet unique. Elle devra indiquer le numéro DT et créer la DICT associée. Elle devra également envoyer par email à chaque exploitant figurant sur la liste la DICT, le plan d'emprise du chantier et le fichier .xml. Arrivent ensuite la réponse de l'exploitant à la DICT sous 7 jours par mail ou 9 jours sous forme papier, la matérialisation des ouvrages enterrés (marquage-piquetage à réaliser sous la responsabilité du maître d'ouvrage). L'entreprise exécutive de travaux doit faire attention au maintien du marquage-piquetage des réseaux tout au long des travaux.

Les prestataires en charge des travaux sont en possession pendant toute la durée du chantier des éléments tels que les récépissés des exploitants, les plans, les CR de visite de chantier, les prescriptions suivant la nature des travaux et les moyens utilisés et les résultats des investigations complémentaires éventuelles (sondages). Il est important que le personnel intervenant soit formé à l'AIPR (autorisation d'intervention à proximité des réseaux) avec 3 niveaux de compétences (opérateur, encadrant et concepteur). Par exemple, l'entreprise doit, quand elle intervient sur un chantier, vérifier que les exécutants de travaux, ceux qui conduisent des engins pour terrasser, ont l'AIPR. Un volet de la plateforme numérique du guichet unique est dédié à l'AIPR, qui détaille les conditions d'obtention de ce document. Il y a des équivalents d'AIPR tels que les certificats de qualification professionnelle dans le bâtiment et dans les travaux publics, ou encore une attestation de réussite à un QCM proposé par des centres d'examen agréés par le ministère de la transition écologique et solidaire. Le

maître d'ouvrage doit aussi avoir au moins une personne chez lui qui dispose de cet AIPR, niveau concepteur.

D'autre part, l'entreprise intervenante doit respecter les prescriptions du fascicule n°2 (dit « guide technique ») du guide d'application de la réglementation sur l'anti-endommagement des réseaux approuvé par un arrêté préfectoral fin 2016. Ce guide d'application comprend en fait trois fascicules : fascicule n°1 relatif à la définition des rôles, fascicule n°2 dit « guide technique » et fascicule n°3 relatif aux formulaires CERFA de déclaration et de réponses aux déclarations

Lorsque l'entreprise terrasse et découvre des réseaux non signalés par les exploitants, elle doit arrêter le chantier et avertir le maître d'ouvrage, et donc doit signaler toutes les modifications ou les écarts par rapport au plan. Elle ne peut pas subir de préjudices sur l'arrêt des chantiers. Elle assure le maintien du marquage tout au long des travaux. Les exploitants des réseaux peuvent vérifier pendant toute la durée du chantier le respect des prescriptions et recommandations. Nous recommandons, d'ailleurs, la signature d'un PV en fin de travaux.

Vous avez dans certains cas où la DT et la DICT sont conjointes en une seule déclaration. C'est une procédure qui ne doit pas être utilisée n'importe comment. Cette procédure est autorisée lorsque le responsable de projet et l'exécutant des travaux ne font qu'un, quand il y a un problème de délai ou une opération unitaire géographiquement limitée.

À retenir, cette réglementation concerne trois acteurs que sont le maître d'ouvrage, l'exploitant et l'exécutant de travaux. Il y a, tout le long du processus, des obligations réglementaires pour chacun des acteurs et doit être connu par tous ceux qui peuvent être maîtres d'ouvrage, exploitants ou exécutants. De plus, il y est prévu un certain nombre de sanctions. La DREAL PACA fait des contrôles inopinés sur les chantiers ou lorsqu'il y a un accident. Cela vise aussi bien les maîtres d'ouvrage, les exécutants de travaux et les exploitants de réseaux.

Questions

Complément (Jean-Michel Jullien, Géosel)

Nous avons parlé plus haut d'emprise de chantier. Quand nous avons, par exemple, une construction d'habitation, effectivement l'habitation fait partie du chantier, mais le chantier doit également et notamment prendre en compte les réseaux. Si nous avons 500 mètres de canalisation à tirer pour alimenter l'habitation en électricité et autre, il faut que l'emprise inclue ces 500 mètres, car ils peuvent rencontrer les pipes. Nous faisons en général attention lors de l'instruction des demandes d'urbanisme, mais si cela est marqué c'est encore mieux. De plus, en tant qu'exploitants de réseau sensible, nous ne fournissons jamais de plan, mais imposons des réunions de chantier au niveau de la DT et de la DICT. Nous faisons ensuite des implantations de nos ouvrages sur les terrains et ce sont les implantations qui renseigneront sur l'impact du projet et sur les mesures à prendre. Dans le cas présenté tout à l'heure, le maître d'ouvrage avait un plan et a fait implanter par un géomètre habilité. Dans notre cas, c'est un peu différent.

Conclusion (Patrick Couturier, DREAL PACA)

Concernant les déclarations préalables au chantier, cela s'applique en particulier aux réseaux de distribution et c'est dans cette situation qu'il y a le plus d'accidents. Pour les prochaines étapes, nous allons vous transmettre dans les jours à venir le projet d'arrêté pour observation. Nous vous laissons 1 mois pour réagir et nous faire remonter vos observations, car nous transmettons par la suite le projet avec les rapports de présentation pour le CODERST de fin novembre dans le but d'avoir une signature avant la fin de l'année, sachant qu'après il y a la notification des arrêtés aux communes concernées pour annexion des SUP dans les documents d'urbanisme. Merci de votre présence à cette réunion qui permet de vous sensibiliser au sujet et de vous prévenir des étapes à venir.